

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

31^e jaargang - nr. 208 - 31^e année - n° 208

NEPTUNUS

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

NEPTUNUS

info marine

Mei 1985

Mai 1985

LID
fppb
MEMBRE

31e jaargang nr 6

31e année no 6

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

inhoud sommaire

woorden uit de zeemanskist - over kielhalen en andere scheepsstraffen uit «de goede oude tijd».
door oppermeester j.-b. dreesen 3

sovetskiy soyuz
par lmp j.g.f. arys 5

voor de belgische zeevisserijvloot stond 1984 in het teken van de modernisering
door h. rogie 7

de zee en de kunst - de scheepsportretten (III):
john - henry mohrmann
door norbert hostyn 9

petite histoire de nos malles ostende-douvres
par j.m. de decker 13

postzegelnieuws - de noordwestelijke doorvaart (II)
door lmc a. jacobs 19

de robotfoto van een stafofficier van de zeemacht
door divisieadmiraal (mab) o.r. m. duinslaeger 23

een voorbeeldige samenwerking - une collaboration exemplaire
door - par f. vander Linden 27

info reserve 33

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter:

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs:

E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1985... 202 JAAR!**



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Over kielhalen en andere scheepsstraffen uit «de goede oude tijd».

Door Oppermeester J.-B. Dreesen.

In de maritieme literatuur, uit de tijd van de houten schepen en de ijzeren mannen, komt men regelmatig begrippen tegen die we in het huidige boordleven niet meer kunnen terechtbrengen. Dit is bijvoorbeeld het geval met de destijds aan boord toegepaste straffen. Vroeger was het gebruikelijk bij de verschillende tuchtvergripen de straffen te vermelden die toegepast werden in geval van het niet nakomen van het gestelde.

Tot die straffen behoorden:

— *Geldboeten of gagestraffen*;

— *De brandmerking*. Men kon als schelm gebrandmerkt worden;

— *De lijfstraffen* die konden bestaan uit:

- Het sluiten in de boeien, gepaard met op water en brood zetten. Hierbij was voornamelijk het *kromsluiten* gebruikelijk, (de hand- en voetboeien werden verbonden, waardoor de schepeling gedwongen was krom te liggen of te zitten)

- De *geseling* met de *knuttels*, een stok waaraan een touw met knopen op vastzat, of met de *kat*, een gesel bestaande uit dunne touwen, gewoonlijk *kat met negen staarten* genoemd, naar het aantal touwen.

- De *handdaggen*, een veel toegepaste lijfstraf waarbij de gestrafte op een blokrooster werd gebonden en in «De naam des Konings» en onder tromgeroffel een groot aantal slagen op zijn achterwerk kreeg».

- Met een mes door de hand *aan de mast nagelen*.

- Het *van de ra vallen of het lopen van de ra*. Een beruchte straf voor zeer zware vergripen. De veroordeelde werd met een kanonskogel verzwaaard en met een lange lijn aan de nok van de ra gehesen, waarna men hem in het water liet vallen. Door de valhoogte en de verzwaring zonk hij zeer diep. De behandeling werd meestal driemaal herhaald en was gevolgd door *laarzen*.

Na uit het water te zijn gehaald werd hij aan de mast of over de spil gebonden en kreeg hij een groot aantal slagen met de *dagge* (een zware knuppel) «daar waar zijn *laarzen* eindigden». Zijn aldus bont en Blauw geslagen achterwerk maakte het hem dagenlang onmogelijk nog te zitten.

De *wip* was een variatie op het *vallen van de ra*, waarbij men de gestrafte op dek liet vallen in plaats van in het water.

- Het kielhalen, dat reeds als halsgerecht beschouwd werd.

- De *doodstraf door ophanging, fussillade of het aan wal zetten*.

Over het *kielhalen*, een bijzonder zware straf die, zo ze niet zeer dicht bij de doodstraf stond, toch het leven op spel zette willen we iets uitvoeriger zijn.

Ze werd toegepast voor bijzonder zware overtredingen, zoals het opstandig worden tegen de PROVOOST, het slaan

van een officier of de kapitein, het wacht verlaten zonder afgelost te zijn, zich slapende op zijn wacht bevinden, een scheepsmaat verwondingen toebrengen, zonder daartoe geordonneerd te zijn een kanonschot te lossen of zonder toelating de kruidkamer te betreden.

Men bond de veroordeelde een touw om het lichaam dat dwarsscheeps onder het schip werd gehaald om aan de nokken van de grote ra door een paar blokken geschoren te worden. Hij werd met een soort loden harnas omhangen en, alsof dat niet voldoende was, werd hij verzwaaard met een gewicht aan zijn voeten. Kwestie van zeker te zijn dat hij dieper zou zinken dan de diepgang van het schip. Daar men echter niet graag had dat hij een deel van de behandeling zou missen, werd hem rond de arm een met olie doordrenkte spons of lap gebonden, waarin hij kon bijten om geen zeewater binnen te krijgen. Soms ook werden zijn oren met wol dichtgestopt of kreeg hij een met lucht gevulde varkensblaas in de mond.

Aldus uitgedost werd hij vervolgens tot aan de nok van de ra gehesen, waarna men hem op bevel naar beneden liet vallen. De veroordeelde zonk, vanwege harnas en gewicht, als een steen naar de diepte. Als men dacht dat hij diep genoeg was gezonken, werd hij naar de andere zijde onder het schip door getrokken en weer tot aan de nok van de ra gehesen. Dit werd driemaal herhaald. In sommige omstandigheden bleef de gestrafte lang genoeg onder water om te verdrinken.

Het gebeurde ook dat hij niet diep genoeg zonk en een schedelbreuk opliep omdat hij met geweld tegen de scheepsrump getrokken werd. Soms schuurde hij langs de romp, die met messcherpe mosselen of andere schaaldieren bezet was en waardoor hij talloze diepe snijwonden op liep.

Geraakte de man door de val of het gebrek aan lucht bewusteloos, dan verdrong hij.

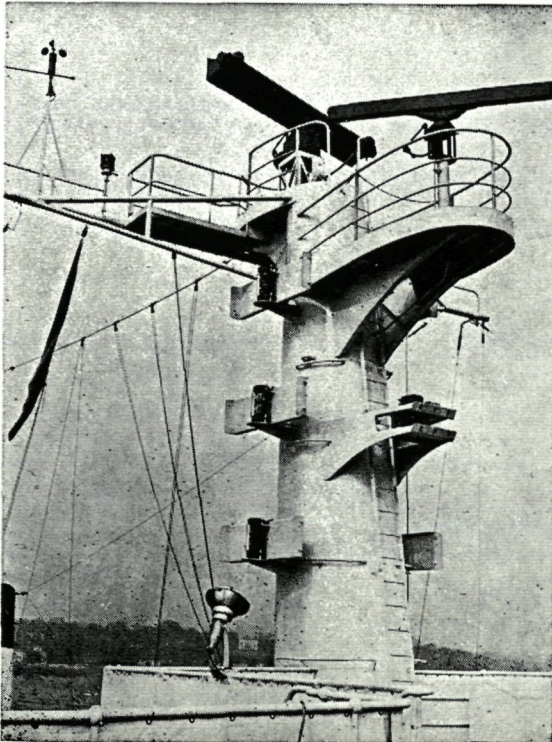
Deze barbaarse straf werd (volgens KLUGE) voor het eerst vermeld in een Hollands scheepsreglement van 1560. Hierin werd ze als «onder den kiele deurstricken» omschreven om dan later «kielhalen» genoemd te worden. De Engelsen namen deze vorm van bestraffing over, samen met de naam die «keelhawl» werd uitgesproken. Alhoewel reeds vroeger in onbruik geraakt, werd de straf eerst in 1853 in Nederland afgeschaft.

Bij de toepassing van ons huidige, zeer democratisch tuchtreglement, komt regelmatig de bedenking bij me op dat waar de tuchtvergripen praktisch dezelfde zijn gebleven de bestraffing ervan op generlei wijze meer te vergeten is. God zij dank.

Uit Sympathie

Bell Telephone Manufacturing Co

Francis Wellesplein 1
2000 ANTWERPEN



n.v. E.N.I. s.a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03/887.40.81
Telex: 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Sovetskiy Soyuz

Utilisation de données parues dans la presse internationale.

Par J.G.F. ARYS, 1MP

Le premier porte-avions d'attaque soviétique est depuis janvier 1983 en construction aux chantiers «NIKOLAYEV» sur la mer Noire.

Les premières photographies prises par satellite ont été diffusées dans le «Nine O'Clock News» de la BBC le 7 août 84 et publiées dans le quotidien «Het Laatste Nieuws» du 9 août 84.

Le lancement de cette nouvelle unité aurait lieu fin 1986 et son entrée en service opérationnel n'est pas attendue avant 1990.

Mais au fait à partir d'où entrera-t-elle en service?

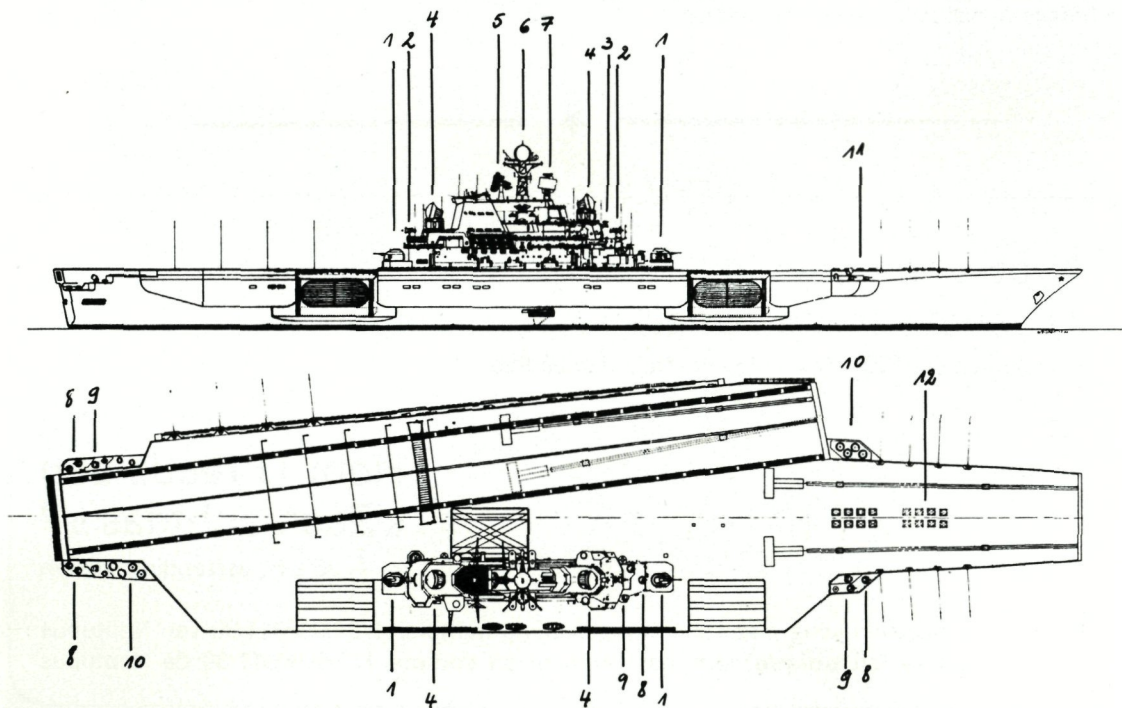
La Convention de Montreux de 1936 interdit formellement le passage de porte-avions dans le Bosphore et de plus

dans le cas où les Soviétiques passeraient outre de cette interdiction la Turquie pourrait aisément interdire le passage à un navire à propulsion nucléaire pour des raisons écologiques et de sécurité.

On peut par conséquent estimer que les soviétiques feront transiter la coque par le Bosphore une fois le lancement terminé et la remorqueront jusqu'à Léninegrad où ils y adjoindront la propulsion.

Il faut remarquer que jusqu'à présent les bâtiments de surface à propulsion nucléaire (les croiseurs KIROV et FRUNZE, les brise-glaces LENIN, ARTIKA, ROSSIYA) ont été construits à Leningrad.

Le nouveau porte-avions est connu dans l'OTAN sous la désignation BLACK COM-2.



Le nom «Sovetskiy Soyuz» (Union Soviétique) n'est encore qu'une supposition mais quel autre nom de baptême la marine soviétique pourrait-elle donner à ce navire peu ordinaire, le «Sergei Georgiyevich GORSHKOV»??

En ce qui concerne l'aéro-navale les observateurs pensent à la version navale existante du MIG-23 FLOGGER et du SU-24 FENCER ou à la version navale du MIG-29 FULCRUM et du SU-29 FLANKER.

Dix à douze hélicoptères KA-27 HELIX de lutte ASW seraient également embarqués.

Le porte-avions aurait un pont d'envol angulaire à babord tandis que les superstructures (environ 80 m de longueur) seraient combinées dans un îlot à tribord.

Deux ascenseurs extérieurs de part et d'autre de l'îlot et un ascenseur à babord de la superstructure.

Le 10 mai 1984 le «WASHINGTON POST» a publié un article dans lequel il est écrit que la construction du porte-avions serait au 2/3 terminée et qu'il entrerait en service deux ans plus tôt que prévu.

Cet article n'est-il pas une «inflation» de la menace soviétique?

L'affaire est donc à suivre...

Légende:

- 1 = 100 mm
- 2 = KITE SCREECH
- 3 = PALM FROND
- 4 = TOP DOME
- 5 = TOP STEER
- 6 = TOP KNOT
- 7 = TOP PLATE
- 8 = ADMG 630
- 9 = BASS TILT
- 10 = SAN-8
- 11 = SSN-19??
- 12 = SAN-6

n.d.l.r. Le radar STRUT PAIR de part et d'autre de l'îlot en-dessous du mât supportant le TOP KNOT.

LES CARACTERISTIQUES ESTIMEES SONT:

Dimensions

Déplacement (T)	65.000
Longueur (O.A) (m)	295
Largeur (mxm) (m)	73
Tirant d'eau (m)	10

Complément (h)

3.500

Armement

Avions	40
Hélicoptères	10 - 12
SSM	SSN - 19??
SAM	8 ou 16 SAN - 6
Artillerie	2 x 100 mm
	8 ADMG 630
ASW	2 RBU 6.000
Torpilles	2 x 5 533 mm

Propulsion deux réacteurs et chaudières auxiliaires 118 MW
ou
quatre réacteurs
185 MW

Hélices

4

Vitesse (kn)

32

Electronique

Radars EW	1 x TOP PLATE
	1 x TOP STEER
	2 x STRUT PAIR
	3 x PALM FROND
	2 x TOP DOME
	2 x KITE SCREECH
	4 x BASS TILT
	2 x PUNCH BOWL
	1 x TOP KNOT
	SALT POT

SS & NA
FC (SAN-6)
(100 mm)
(ADMG 630)

DATA LINK
TACAN
IFF

Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 320,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 320,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payement sê fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

Voor de Belgische Zeevisserijvloot stond 1984 in het teken van de modernisering

Door Henri ROGIE

Voor de Belgische zeevisserij was 1984 ongetwijfeld gekenmerkt door de verdere modernisering van de vloot dank zij de opgedreven financiële steun van de provinciale en nationale overheid. Ook nieuwe EG-maatregelen stimuleerden de nieuwbouw en de modernisering van bestaande eenheden. Niettemin bleven de exploitatiekosten bijzonder zwaar drukken op het commercieel rendement van de vissersvloot.

Zo bijvoorbeeld moest een reder circa 900.000 BF aan brandstof besteden voor een visserijcampagne van 2 weken in de IJslandse wateren. Het is dan ook niet te verwonderen dat de Belgische IJslandvloot tot 3 eenheden was gekrompen eind 1983. De uitbatingskosten drukken dus bepaald zwaar op de brutobesommingen die onze vissers boeken in de drie vismijnen van het land.

Qua brutobesommingen wijzen de eerste gegevens op een globaal bedrag van 2.750 miljoen BF voor 1984. Vergelijken bij het vorige jaar betekent dit een bescheiden groei-voet van 4,8%, wat nagenoeg gelijk staat met het geleden inflatiesme. In 1983 had men een brutobesomming van 2.623 miljoen geboekt, hetzij 11% meer dan het jaar voordien.

Evenwel dient aangestipt dat het totale vangstvolume in 1984 met circa 3% is afgenomen zodat uiteindelijk een lichte stijging van de gemiddelde visprijs te noteren valt. Globaal bekeken zijn dit weliswaar geen topcijfers, maar toch ook geen slechte cijfers wanneer men bedenkt hoe vieslatend bepaald bedrijfssectoren thans zijn.

Met betrekking tot de evolutie van de vloot stond 1984 ongetwijfeld in het teken van de verdere modernisering. Vooral op het vlak van de nieuwbouw kwam dit sterk tot uiting. In de periode 1976-79 kwam slechts één nieuwgebouwd vissersvaartuig in de vaart. Tijdens de daaropvolgende vier jaar werden daarentegen 21 nieuwe middenslagtreilers aan de vloot toegevoegd. Voor 1984 zijn dit 8 nieuwe eenheden, terwijl nagenoeg 15 nieuwbouwdossiers ter studie lagen.

De wet op het scheepskrediet, samen met EG-subsidies en de provinciale nieuwbouwpremie hebben beslist in grote mate bijgedragen tot de modernisering van onze vissersvloot. Wat in het bijzonder de provinciale nieuwbouwpremie betreft, weze hier aangestipt dat 1984 dienaangaande een recordjaar werd. Niet minder dan 12 dossiers werden goedgekeurd, hetzij de helft meer dan in 1983. Sedert het invoeren van deze premie in 1984 gaf de provincie West-Vlaanderen 80 miljoen BF uit bij het goedkeuren van 32 aanvragen tot nieuwbouw.

Anderzijds konden dank zij de nieuwe slooppremie heel wat oudere en niet renderende eenheden uit de vloot genomen worden zodat onze vloot op numeriek vlak praktisch op peil bleef in 1984. Het kwantitatief aspect van de evolutie van de visserijvloot is immers van bijzonder belang. Rekening houdend met de ons toegekende vangstquota moest het nieuwbouwelement nauwlettend gedoseerd worden. Het noodzakelijk evenwicht tussen de vangstmogelijkheden door de EG vastgesteld en de vangstcapaciteit van onze vloot diende behouden te worden. Daarom ook werd gestreefd naar een beperking van de vloot zowel op kwantitatief als op kwalitatief vlak. Zo bijvoorbeeld werd het totale motorvermogen van onze bokkenvaartuigen op max. 65.000 PK vastgesteld en het effectief continuvermogen van elk nieuwgebouwd vaartuig om max. 1.200 PK.

Dit gebeurde allemaal in overeenstemming met de richtlijnen van het EG-visserijbeleid, dat zich vooral in 1984 op praktisch vlak liet gevoelen. Men zal zich herinneren dat het Europese visserij-akkoord op 25 januari 1983 ondertekend werd en pas in 1984 zijn eerste uitwerking had. Het is dus vooral tijdens het voorbije jaar dat de EG-Raad en vooral de EG-Commissie het gemeenschappelijk visserijbeleid in daden omzette. Voor de Belgische zeevisserij stond 1984 dan ook volledig in het teken van deze nieuwe politiek.

Ondanks de gevoerde beperkingen qua drijfkracht van de Vaartuigen en derhalve van de vangstcapaciteit van onze vloot, gingen in 1984 toch stemmen op ten voordele van de uitbreiding van de vloot. Het is immers zo dat nagenoeg 3/4 van de Belgische visaanvoer afkomstig is uit andere Europese landen, wat betekent dat wij een belangrijk deel van de quota verbruiken die aan deze landen zijn toegevoegd. Aldus pleit het Westvlaamse Economisch Studie-bureau voor het aanwenden van het binnenlandse visverbruik als criterium voor de toewijzing van de quota i.p.v. de historische vangsten zoals dit thans het geval is.

Verder was het jaar 1984 gekenmerkt door het vergaan van de „Z.424-Zeepaard” op 13 januari, waarbij vijf vissers het leven lieten. Ook de stapelloop op 27 december van de „0.333-Marco” was een opvallende gebeurtenis. Het betrof immers de eerste eenheid van de nieuwe Oostendse scheepswerven SCAP. Het schip is 36 meter lang en heeft een vermogen van 1.190 PK. Het is niet enkel een van de grootste vaartuigen van de Belgische vloot, maar ook een van de meest moderne met ingebouwd vangst verwerkende installatie en bovendien gebouwde hutten.

Qua vooruitzichten voor 1985 is men in visserijmiddelen een optimist. De modernisering van de vloot gaat ongetwijfeld verder terwijl een stijging van het aantal jonge vissers waar te nemen is. Ook zijn de ons zopas toegekende quota voor het nieuwe jaar gunstiger dan in 1984. Op de vergadering van de EG-Visserijministers in december jongstleden zijn de quota België inderdaad met gemiddeld

10% gestegen t.o.v. vorig jaar. Zo bijvoorbeeld krijgt ons land 9.100 ton haring i.p.v. 7.100 ton voor 1984. Niettemin wordt 1985 andermaal een jaar van hard labour voor onze reders en vissers want het blijft een strijd om de commerciële redabiliteit van het bedrijf te vrijwaren deze tijden van aanhoudende economische recessie.

SCAP bouwde nieuwe scheepswerf

Van de tien scheepswerven die Oostende na de oorlog telde, zijn er nog twee in bedrijf en thans start ook de onderneming SCAP met de bouw van eigen vissersvaartuigen. De kiellegging van eerste eenheid, de 0.333 «MARCO», had trouwens reeds op de nieuwe scheepshelling plaats.

SCAP is een rederscoöperatieve van kleine reders in 1948 gesticht met het doel de eigen bevoorrading van de vissersvaartuigen in brandstof en visserijmateriaal te verzekeren. Zeven jaar later kwamen er nieuwe magazijnen en twee brandstoftanks van elk 1.650.000 liter in gebruik.

In 1964 werden nieuwe werkhuizen opgericht bestemd voor de reparatie van vissersvaartuigen op het vlak van de mechaniek en de elektriciteit. Op dat ogenblik telde het bedrijf 12 werknemers. Nadien kwam een afdeling «koeling» en kort daarop werd gestart met de afwerking van vissersvaartuigen, waarvan het casco op andere werven was gebouwd.

Sedertdien werden aldus 40 nieuwe vaartuigen afgebouwd en waren 53 werknemers eind 1983 te werk gesteld. Thans telt de onderneming SCAP reeds 65 arbeidskrachten. Dit alles gebeurde met eigen kapitaal zonder beroep te doen op financiële steun van overheidswege.

Het 41ste vaartuig voor afbouw ligt nu aan de steiger van het bedrijf. Al dit werk verliep niet zonder moeilijkheden, want inzake moderne visserijopvattingen blijft België nog ver achterwege.

Naar de nieuwbouw van eigen vaartuigen

Thans is de verdere uitbouw van de werf begonnen om SCAP toe te laten zelf vaartuigen te bouwen en af te werken. Het toeval wou dat, zowat één jaar geleden, de uitbater van de werf juist naast de SCAP-werkhuizen gelegen, failliet werd verklaard. Geen geschiktter plaats en ogenblik kon gevonden worden om de beoogde sprong, zelf aan nieuwbouw te doen te wagen en naar het voorbeeld van andere landen naar meer modern opgevatte vissersvaartuigen te streven.

Met een koppige wil en omringd door bekwame technici was SCAP overtuigd de zaak aan te kunnen, in acht genomen de ouderdom van de visserijvloot en rekening houdend met de huidige financiële steun van provincie en regering aan nieuwbouwen sloping verleend. Op opruimen van de puinen van de oude werf, het bouwen van een nieuwe helling en het aanbrengen van het nodige materiaal

kostten SCAP ruim 20 miljoen BF.

In 1983 verwezenlijkte SCAP een zakencijfer van 330 miljoen BF en werden door het werkhuis 1.073 herstellingsopdrachten uitgevoerd. Nu reeds zijn 250 miljoen orders voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen van verscheidene types vastgelegd, zodat het zakencijfer tot ruim 500 miljoen BF wordt opgevoerd in 1984. Daarmee wordt de tewerkstelling van 60 personeelsleden voor minstens twee jaar gewaarborgd zonder de minste financiële steun van overheidswege.

0.333 «MARCO» werd er op stapel gelegd

Eens de nieuwe helling gebouwd, kon gestart worden met eerste kiellegging. Dit gebeurde begin mei van 1984. Toen werd samen met de officiële ingebruikneming van de nieuwe scheepshelling de kiel gelegd van de vissersvaartuig 0.333 «MARCO» bestemd door de rederij Martinsen-Coussaert. Dit eerste schip dat door SCAP volledig zal gebouwd en afgewerkt worden is 36 meter lang. Eenheden tot 45 meter kunnen immers op de nieuwe werf gekield worden.

Bij de plechtige inhuldiging van de nieuwe werf werd door de promotors ervan een pleidooi gehouden om Oostende als vissershaven zijn luister van weleer te herwinnen en als «fish-minded»-stad beschouwd te worden. Zijn scheepswerven moeten voortaan gespecialiseerd zijn in de bouw van modern opgevatte vaartuigen om zowel het technisch als het commercieel rendement van de Belgische visserijvloot te kunnen verzekeren.

Deze woorden vooral inzonderheid gericht tot de verantwoordelijken voor het visserijbeleid te Oostende, in casu de gemeentelijke overheid. Meer dan ooit - zo beweert terecht de SCAP-directie-verlangt men van de Oostendse havenverantwoordelijken meer begrip voor de verwaarloosde vissershaven en vismijn. Ook de slipway dient behoorlijk onderhouden te worden. Nieuw leven moet de Oostendse zeevisserij ingeblazen worden en naar voorbeeld van het privé-initiatief hoopt men op een daadwerkelijke steun van het departement van Openbare Werken, Verkeer en Landbouw.

Niet enkel de Belgische visserijvloot moeten die inspanningen ten goede komen, maar ook de vishandel en aanverwantbedrijven, waar de werkverschaffing nog altijd van groot belang is langsheen de hele kuststreek.

SCAPDIRECTEUR P. VANDENBERGHE OVERLEDEN

Ons vorig nummer was reeds van de pers toen we vernamen dat in het Algemeen Ziekenhuis te Brugge op 7 december jl., de heer Prosper Vandenberghe overleed.

De heer Vandenberghe stond bekend tot ver over de grenzen als een deskundige op gebied van visserij. Hij was medestichter van de verzekeringscoöperatieve «Hulp in nood» en er tevens directeur van, was directeur van «SCAP», voorzitter van de s.v. Oostendse Haard, Beheerder-uitgever van de p.v.b.a. Nieuwsblad van de Kust. Uitgever van het gekende «Het visserijblad» dat in 1983 vijftig jaar bestond en last but not least ook het «Belgisch - Nederlands Zeemansalmanak» was het werk van de heer Vandenberghe.

De redactie van Neptunus biedt aan Mevrouw Vandenberghe-Bolline en aan de kinderen haar zeer oprechte deelneming aan.

Eddie Van Haverbeke

De Scheepsportrettisten (III): John - Henry Mohrmann

Door Norbert HOSTYN, Licenciaat Kunstgeschiedenis Conservator Stedelijke Musea Oostende

Dit derde en laatste luik over de Belgische scheepsportrettisten gaat omzeggens volledig over de figuur van John - Henry MOHRMANN. Ondanks zijn Amerikaanse origine, was hij ontegensprekelijk de belangrijkste artist die in Vlaanderen het scheepsportretteren in olie op doek beoefende. We zagen vroeger dat Ignatius - Jan WEYTS ook al deels van glas op doek was overgestapt.

MOHRMANN overschreed heel zeker het locale belang: zijn clienteel en zijn reputatie ware internationaal. Alle grote scheepvaartmusea van de wereld bezitten zijn doeken:

Aabenraa, Museum
Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum
Brake, Schifffahrtmuseum

Greenwich, National Maritime Museum
Göteborg, Sjöfartsmuseet
Hamburg, Altonaer Museum
Liverpool, Museum
Mariehamn, Ålands Sjöfartsmuseum
New Bedford (Mass., U.S.A.), Old Dartmouth Historical Society Whaling Museum
Newport News, The Mariners Museum
Oostende, Museum voor Schone Kunsten
Oslo, Norsk Sjöfartsmuseum
Salem, Peabody Museum
San Francisco, Maritime Museum
Stavanger, Sjöfartsmuseum
Vegeack, Heimatmuseum



Portret van de Belgische loodsschoener N° 9 van het Loodswezen te Antwerpen, in 1897 gebouwd op de werf V.F. MAES te Burcht (1898) Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.



Portret van het Belgisch opleidingsschip «Comte de Smet de Naeyer» van de Rederij Belgische Zeevaartvereniging te Antwerpen (1906) Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.

Portret van een Belgische loodsschoener. Oostende, privécollectie
Dit portret is bijna het spiegelbeeld van dit van loodsschoener n° 9. Bij nader toekijken blijken de letters en cijfers op de mast overschilderd!



Biografische gegevens:

Geboren te San-Francisco (U.S.A.) op 16 december 1857 uit Duitse ouders: Henry MOHRMANN & Anna MEYERS
Gehuwd met Juana MEYER uit Fray Bentos (Uruguay) op 7 mei 1886
7 kinderen
Overleden te Bloomsbury (Alberto; Canada) op 17 februari 1916.

Van jongsaf groeide MOHRMANN op in nauw contact met de zee via schepen die te San-Francisco binnenliepen. In 1870 monsterde hij aan op een zeilschip en hij zou 18 jaar lang de zee bevaren, ondertussen schilderend, deels voor de aardigheid, deels als luttel bijverdienste.

Van 1884 af woonde MOHRMANN te Antwerpen, Casiersstraat 1. Hij verhuisde al spoedig naar de havenbuurt, Sint Aldegondiskaai 46. Hij beoefende de portretkunst, de landschapsschildering, het schilderen van toneeldecors en het schilderen van scheepsportretten.

Na zijn huwelijk in mei 1886 te Fray Bentos, kwam hij naar Antwerpen terug, Nassaustraat 11.

In 1888 ging hij te Ekeren wonen, keerde nadien naar Antwerpen terug (Brouwersvliet 30; later Rijnkaai 18) en vestigde zich anno 1901 te Hoboken.

Het gros van MOHRMANN's scheepsportretten dateert van na 1890 maar er zijn er van hem gekend die 1881 en 1885 als datum dragen.

De combinatie van zijn maritieme kennis, ervaring als zee-man opgedaan, en zijn artistieke aanleg maakte van MOHRMANN een veel gevraagde, technisch knappe scheepsportrettist.

Te Antwerpen kreeg hij bestellingen van kapiteins uit zowat alle zeevarende landen die de Scheldehaven aandeden. Vandaar ook dat MOHRMANN's oeuvre tegenwoordig zo erg verspreid zit.

Ook rederijen plaatsten opdrachten voor scheepsportretten bij MOHRMANN. Hij gebruikte zonder schroom de fo-

tografie als hulpmiddel

In 1913, een jaar voor de Eerste Wereldoorlog, week de kunstenaar uit naar Canada. Hij overleed er drie jaar later. Het is onbegonnen werk hier zelfs maar een keuze uit het onoverzichtelijke oeuvre van Mohrmann te geven. Het zou vervallen in een ellenlange namenlijst. Geïnteresseerde lezers kunnen daarvoor terecht in de publicatie van Jules VAN BEYLEN, pionier in de Mohrmann-research (1). Meer dan woorden zullen de hier afgebeelde scheepsportretten gesigineerd MOHRMANN getuigen van zijn hoge vakkennis en zijn acuratesse in het uitbeelden van schepen en hun onderdelen. Stippen we enkel nog aan dat het gebruikelijk was dat van één portret meerdere exemplaren geschilderd werden.

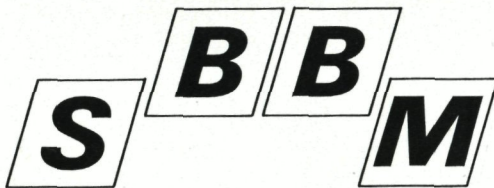
En te Oostende?...

Te Oostende, waar een eeuw eerder het scheepsportretten voor 't eerst opdook in ons land, was het genre ca. 1880-1900 op sterven na dood. Enkel een locale populaire amateurschilder met name Charles WILDT (1851-1912) hield de traditie in ere. Van hem kennen we ondermeer een portret van een Oostendse vissersloep 0.221 (Oostende, privécollectie).

Na MOHRMANN en na WILDT namen de fotografen de taak over. De fotografie was in die jaren steeds verder ge-perfectioneerd geraakt en kon, beter dan het beste schilderij tegemoet komen aan de eisen van dit maritieme cliënteel: accurate detailweergaven van hun varende kapitaal. Belangrijke namen van fotografen-scheepsportrettisten zijn Maurice ANTONY en Arthur POTTIER. Maar dat is dan weer een ander verhaal...

(1). J. VAN BEYLEN, *John Henry Mohrmann, in Mededelingen van de Marineacademie van België*, 17, Antwerpen, 1965.

LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



**74-76, Louis Mettewielaan, bus 2
1080 Brussel 1080 Bruxelles**

**construisent le Dock Militaire pour la Force Navale
à Zeebrugge**

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Alors que l'on parle de leur privatisation...

Petite histoire de nos Malles Ostende-Douvres

Par J.M. de Decker

Plus de deux millions de personnes ont emprunté, en 1983, les navires de la Régie des transports maritimes qui assure la liaison Ostende-Douvres. Mais il n'y a pas que cela. EN plus, et c'est là, la principale source de revenus, 130.000 camions semi-remorques et 228.000 voitures de touristes ont fait de même. Quant aux hydroptères, ces étranges machines qui marchent sur l'eau, ils ont transporté 318.000 passagers.

Bilan réconfortant, tenant compte des circonstances et de l'état du matériel et qui en annonce un autre, largement positif lui aussi, pour 1984. D'où viennent alors les difficultés financières de la Régie, dont il a été fait état récemment au Conseil des ministres, lors de l'établissement des budgets pour l'exercice 1985, et dont pour certains la privatisation serait le remède ?

Essentiellement des dettes du passé contractées pour moderniser les navires et leurs installations.

On sait, ou on ne sait pas, que la Régie, entreprise publique, a été créée en 1971 pour assurer le service des malles Ostende-Douvres exploitées jusqu'alors par l'Administration de la Marine. Certaines avaient plus de vingt ans et il a fallu les moderniser ou les remplacer par des unités mieux adaptées à l'évolution du trafic. N'ayant pas de capital propre, la Régie a dû emprunter et contracter des dettes importantes. D'où les difficultés dans lesquelles elle se débat.

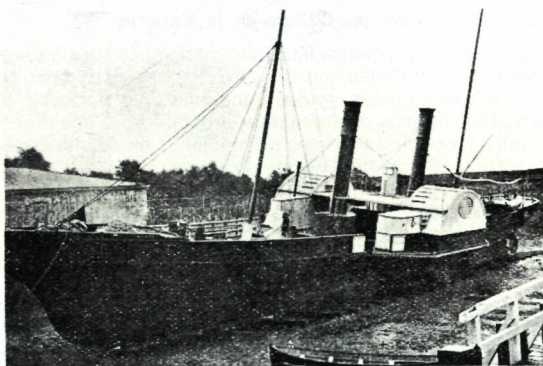
Nouveau tournant en vue, donc, dans l'évolution des malles Ostende-Douvres au moment où elles s'apprentent à fêter leur cent quarantième anniversaire.

1. Les débuts

Le service postal Ostende-Douvres remonte en réalité au 8 Avril 1815, mais jusqu'en 1846, il fut assuré par des navires britanniques. Le premier à traverser la Manche, en 1816, fut l'«Eglise» un navire en bois à vapeur. Mais il fallut attendre 1822 pour voir se créer des services réguliers à vapeurs. Avant cette date, le service était assuré par des bateaux à voile et organisé par le Département des postes britanniques. En 1841, l'Amirauté britannique inaugura son premier vapeur en fer, le «Dovers».

L'achèvement du chemin de fer Ostende-Bruxelles en 1838 et celui de Douvres-Londres en 1841 décida le gouvernement belge à créer, par une loi du 9 Juillet 1845, une ligne belge de navires à vapeur. A l'origine, ce service a une coloration militaire, son exploitation étant confiée à la Marine Royale.

La première malle-poste, de construction anglaise, est un



La malle «Emeraude» (1848) sur le banc de carénage à Ostende.

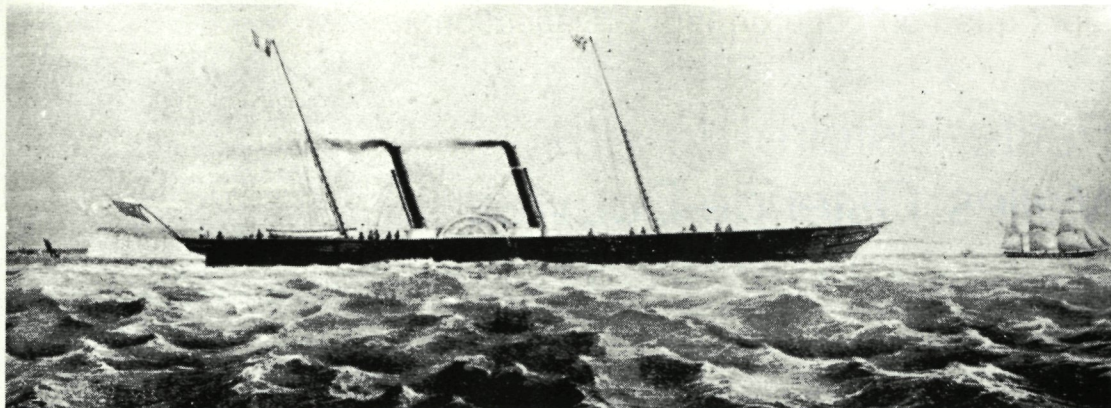
paquebot en fer de 600 chevaux, filant 12 noeuds, baptisée le «Chemin de fer» et rebaptisée plus tard «Diamant». Ce navire a eues effectua son voyage inaugural le 3 mars 1846. Il n'y avait alors qu'un départ quotidien. Le navire avait à bord un équipage militaire et pouvait transporter 50 voyageurs.

Deux autres navires du même type furent livrés en 1847 par la société John Cockerill: le «Ville d'Ostende» et le «Ville de Bruges» Bientôt débaptisés et nommés «Rubis» et «Topaze».

Le succès de la ligne fut immédiat. Au cours de cette année 1847, près de 8.000 passagers effectuèrent la traversée pour un prix moyen de 17 francs 63. Il fallut faire appel à l'Amirauté britannique pour fournir un complément de bâtiments. En novembre 1848, la flottille belge fut renforcée par un quatrième navire, l'«Emeraude». A partir de ce moment, la traversée qui dure cinq heures se fait chaque nuit dans les deux sens. Les navires belges en assurent huit, les anglais six, soit au total quatorze traversées par semaine.

En 1862, le gouvernement belge décide d'assurer le service sans l'aide des navires étrangers et de doubler le nombre de traversées. Pour cela, il lui faut des unités supplémentaires. En 1863, le «Belgique» sort des chantiers anversois de Cockerill. Un peu plus tard, sont achetés en Grande-Bretagne le «Queen of the French» et le «John Penn», aussitôt rebaptisés «Saphir» et «Perle».

L'Etat se trouve, dès lors, à la tête d'une flottille de sept vapeurs assurant deux services journaliers.



Le paquebot «La Perle» (ex John Penn) mis en service en 1863.

2. Les meilleurs paquebots de la Manche

A partir de 1867, ces vapeurs sont remplacés successivement par sept unités nouvelles de dimensions et de puissance plus grandes, toutes construites par Cockerill. Il s'agit toujours de navires en fer propulsés par des roues à aube, mais ils sont dotés de machines plus puissantes (1500 CV contre 600 CV pour les unités précédentes) leur assurant une vitesse de 16 noeuds, ce qui permet de réduire le temps de traversée à un peu moins de quatre h. 30. Le coût du navire passe de 400.000 à 600.000 francs.

A l'époque les malles Ostende-Douvres comptent parmi les meilleurs paquebots de la Manche.

Sans doute, tout n'est pas parfait. Les cadences de traversées ne sont pas toujours respectées. Les retards sont fréquents, parfois assez considérables. Les immobilisations pour cause de réparations se multiplient.

Les progrès réalisés dans la construction navale vont permettre de remédier à la situation. Mais pas tout de suite. Le remède passe par un renouvellement de la flotte.

A l'instigation de Léopold II, qui s'intéresse de très près au problème, le Parlement vote, le 9 Août 1886, les crédits nécessaires pour la construction de deux vapeurs plus puissants et plus confortables, le «Prince Albert» et le «Ville de Douvres», et pour la réfection et l'aménagement du port d'Ostende. Pour Léopold II, il s'agit de «battre Flessingue et de rétablir le transit des voyageurs par la Belgique». Depuis quelque temps, en effet, les Pays-Bas cherchent à détourner à leur profit une partie de nos passagers. Il y a aussi la concurrence des ports français de Calais et Boulogne.

3. La construction navale belge remise en question

La mise en service du «Prince Albert» et du «Ville de Douvres» n'a lieu que deux ans plus tard. C'est à dire avec plusieurs mois de retard sur le programme prévu. Ces navires avaient été conçus initialement avec une longueur de 77 m 77 et une machine de 3.700 CV, mais après des essais désastreux la firme Cockerill décida d'allonger la coque à 82 m 80 et de remplacer les machines par d'autres plus puissantes développant 4.300 CV.

Bien que, cette fois, le succès couronnât les efforts du constructeur, les journaux, le Parlement et l'opinion publique se déchainèrent contre Cockerill. La première au monde, la firme avait réussi l'allongement de navires, une technique inconnue à l'époque. Qu'importe. Elle avait fait perdre à la ligne Ostende-Douvres un temps précieux, n'avait pas respecté les délais et avait obligé la Marine à louer

deux navires étrangers pour pouvoir maintenir le service à trois traversées journalières qu'elle avait inauguré en 1887.

La confiance n'y était plus. Talonnée par les critiques, l'administration de la Marine commande, en 1892, à la firme britannique Denny deux nouveaux navires, l'«Henriette» et la «Joséphine» pouvant filer 21 noeuds contre 15 à 16 pour les sept malles Cockerill. La durée moyenne de la traversée pour ces deux malles à grande vitesse est de 3 h 10.

En 1892, la ligne Ostende-Douvres est desservie par neuf navires. Cela peut paraître beaucoup, mais cela n'est pas encore suffisant pour répondre aux exigences toujours croissantes du trafic rapide entre la Grande-Bretagne et le continent. Les correspondances internationales avec le rail ont été organisées, les prix réduits. Le succès de la ligne est assuré. Mais il faut suivre, sinon précéder la demande.

Le gouvernement décide donc, en 1893, de construire deux nouvelles malles qui en confort et en vitesse devaient dépasser tous les navires de la Manche. Vitesse imposée par les contrats: 21,5 noeuds. Le premier de ces contrats est signé avec la firme écossaise Denny and Bros, qui avait déjà construit l'«Henriette» et la «Joséphine». Le navire, baptisé «Léopold II», réalise aux essais une vitesse moyenne de 22 noeuds.

4. ... et réhabilitée

Cockerill, auquel le gouvernement avait accordé une nouvelle chance, construit le deuxième navire, le «Marie Henriette». Celui-ci atteint aux essais la vitesse de 22,2 noeuds, battant ainsi le record mondial de la vitesse des navires à aubes existant à l'époque.

Pour la firme de Hoboken, c'est une réhabilitation. Sa réputation, à un moment fort ternie, redevint ce qu'elle était d'autant plus qu'elle se rendit bientôt maîtresse des ruptures d'arbre par le système de la double trempe à l'huile. A partir du moment où ce procédé fut adopté, l'Administration de la Marine n'eut plus aucune rupture d'arbre de roue à enregistrer, alors que plusieurs pannes de ce genre survenues en pleine mer au cours des années précédentes avaient été déplorées.

La confiance en Cockerill désormais rétablie la Marine lui confie deux autres commandes; l'une pour une petite malle destinée au service de nuit, le «Rapide», l'autre pour une grande la «Princesse Clémentine» qui - innovation - est équipée de la télégraphie sans fil. Ce seront les deux dernières malles à roues. Leur prix: 2.070.000 francs.

Dix ans durant, la ligne assura son service de trois traversées journalières avec ses neuf navires. Mais on n'arrête pas le progrès. Bientôt, il fallut franchir une nouvelle étape : augmenter encore la vitesse et le confort. La vitesse de contrat fut portée de 21,5 à 23,5 nœuds, la surface du pont-promenade et le nombre de cabines particulières furent considérablement augmentés, grâce à l'ajoute d'un pont-passerelle. Plus important, le monde de propulsion fut complètement modifié. Finies les roues à aubes, les chaudières du type à tubes de fumée et les grosses machines compound. La ligne Ostende-Douvres adopte la turbine et l'hélice.

Sont mis alors en exploitation la «Princesse Elisabeth», qui atteignit aux essais une vitesse moyenne de 24 nœuds et se classa ainsi le navire le plus rapide du monde, suivie, en 1909, de deux autres malles du même type, le «Jan Breydel» et le «Pieter De Coninck».

En 1913, la Marine commande deux malles plus petites à turbines plus rapides : le «Stad Antwerpen» et la «Ville de Liège». L'idée était de leur faire assurer le service d'hiver, période au cours de laquelle le nombre de passagers diminue sensiblement. Ce fut une erreur. A cause de leur longueur réduite, ces navires tenaient moins bien la mer et n'atteignaient que péniblement la vitesse de 23,5 nœuds.

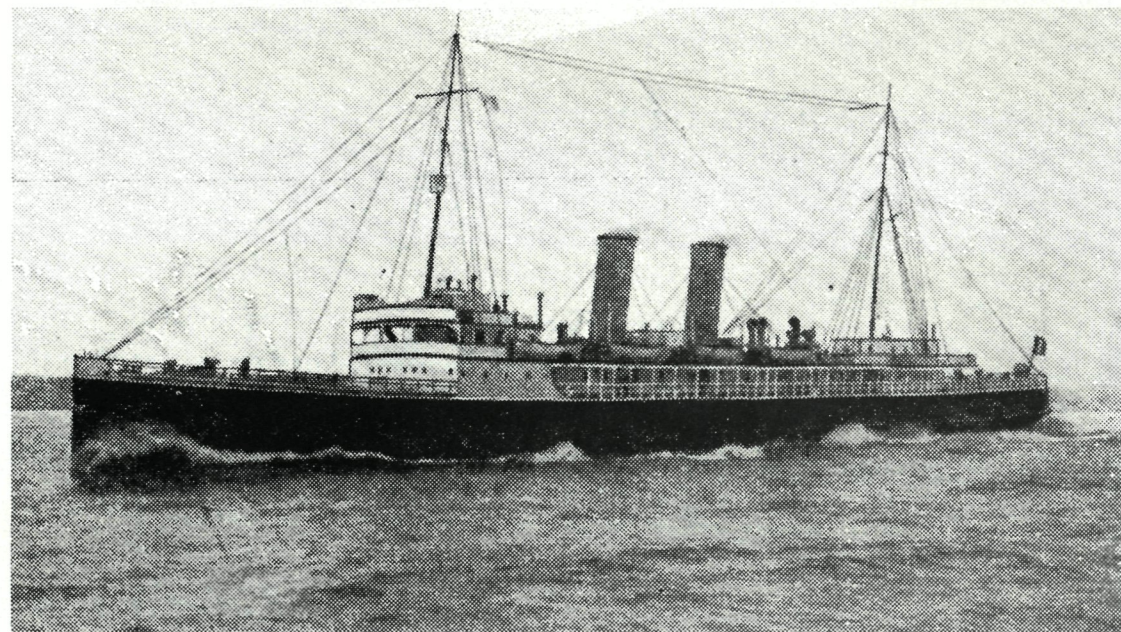
Coût moyen de ces malles de la troisième période : 2,5 millions de francs. Le progrès technique, le luxe et le confort se paient.

5. 1914-1918. Au service de la cause des Alliés

Survient la première guerre mondiale. Au début des hostilités, les malles transportent successivement en Angleterre ou en France des milliers de réfugiés, la réserve d'or de la Banque Nationale, le Corps diplomatique, puis le gouvernement belge tout entier. Peu de temps avant l'entrée des Allemands à Ostende, le 17 Octobre 1914, elles en évacuent tous nos blessés.

Pendant la bataille de l'Yser elles aident à l'évacuation des hopitaux de Dunkerque et de Calais vers Cherbourg. Au retour, elles font escale au Havre pour charger des munitions et du matériel militaire. Unique avatar au cours

La «Princesse Marie-José» (1923)



des quatre années de guerre : le naufrage de la «Marie Henriette» qui s'éventre, dans la nuit du 24 Octobre 1914, sur les rochers de Barfleur. Tous les passagers sont sauvés par des torpilleurs dépêchés en hâte de Cherbourg.

Plus tard, nos malles sont utilisées par l'Amirauté britannique pour le transport de troupes et de blessés. Elle franchissent ainsi plus de 4.000 fois la Manche à travers les champs de mines flottantes sans subir la moindre perte. Au total, elle transportèrent plus de deux millions de soldats anglais et américains et plus de 500.000 blessés.

Enfin, en 1918, au lendemain de l'armistice, le maréchal Haig, commandant en chef du corps expéditionnaire britannique, entra en Grande-Bretagne, avec son état-major, à bord du «Jan Breydel» qui, se jouant des mines flottantes, réalisa une des traversées les plus rapides de sa carrière.

Après l'armistice, le service est rétabli au fur et à mesure de la libération par les autorités militaires des unités qui avaient été mises à leur disposition. Conformément aux clauses de l'accord conclu entre le gouvernement belge et l'Amirauté, celle-ci prit à sa charge la remise en état de nos malles, fortement abimées par le service intensif auquel elles avaient été soumises pendant la guerre. La première le «Ville de Liège» revint à Ostende en janvier 1919, les dernières rentrèrent en 1920.

6. L'après-guerre

A cette date, l'Administration de la Marine se retrouva à la tête d'une flotte comptant cinq navires à turbine et deux navires à roues. Il était urgent de remplacer ces derniers, beaucoup trop lents et complètement démodés par des unités plus modernes.

En 1922 est mise en service une nouvelle malle, la «Princesse Marie-José». Chauffé au charbon, ce navire, d'une puissance de 14.000 CV, réalisa une vitesse de 24,2 nœuds. Un rendement excellent. En 1930, quatre nouvelles malles très luxueuses sont commandées par la Marine : la «Prinses Astrid», le «Prince Léopold», le «Prince Charles» et la «Prinses Joséphine-Charlotte». La puissance de

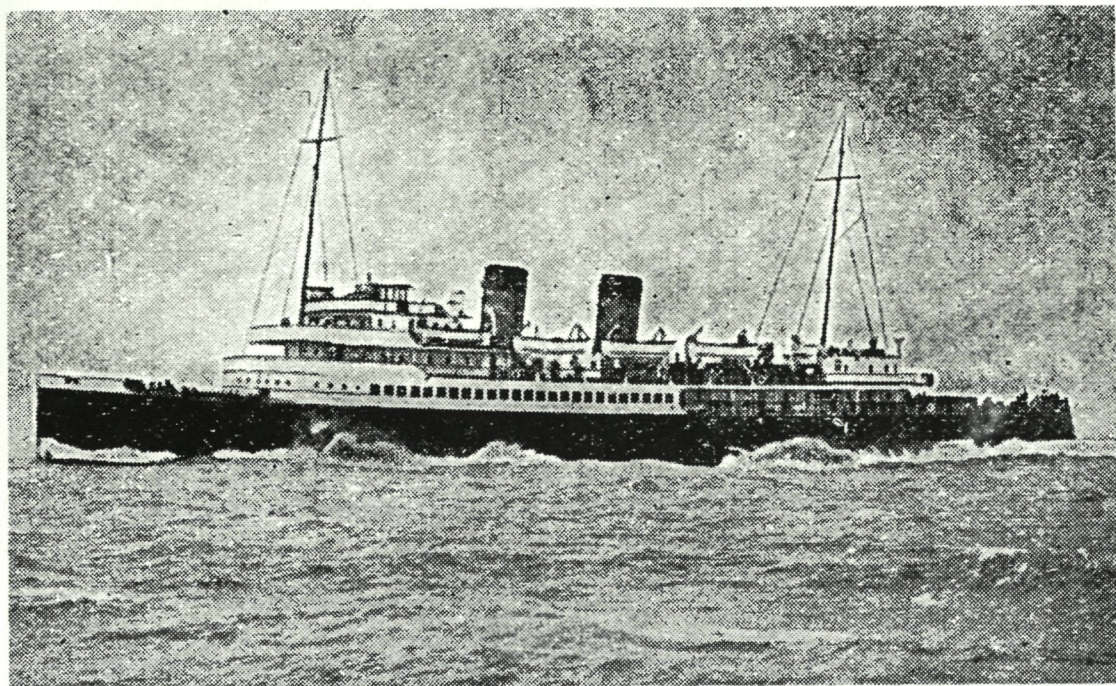
ces quatre unités, chauffées au mazout, est d'environ 15.500 CV. Leur vitesse moyenne: 23,7 nœuds.

Il ne s'agissait plus de battre des records de vitesse pour réduire le temps de traversée de quelques minutes, mais d'augmenter la capacité de transport (ces malles ont 1 m 81 de plus en largeur que les anciennes) et assurer le confort des passagers. Ces navires rencontrèrent le plus grand succès auprès des voyageurs. Ils étaient les plus beaux,

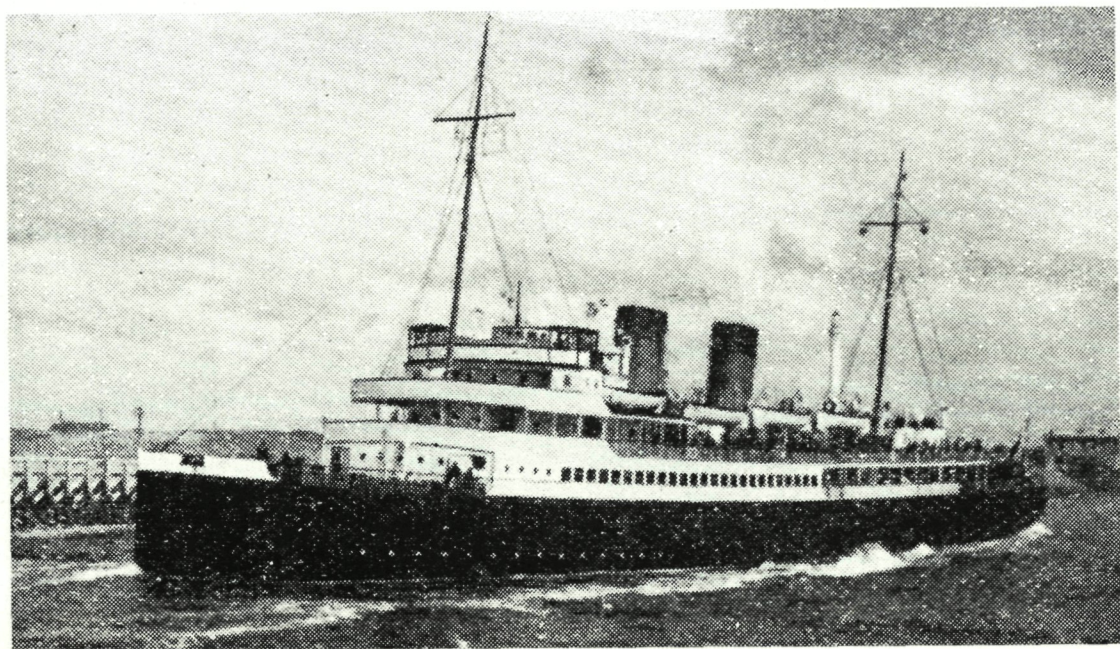
les plus confortables et les plus spacieux de tous les bateaux de la Manche. Ce n'était pas pour rien. Alors que la coût de la «Princesse Marie José» avait été d'environ 3.150.000 francs, celui des quatre malles suivantes se situa entre 5 et 6 millions de francs.

Une malle-poste ayant une carrière limitée à une vingtaine d'années, vu le service très dur qu'elle assurait et la rapidité des progrès techniques, l'échéance était près de

Le «Prince Charles» en plein mer.



Le «Prince Léopold» rentrant à Ostende (1930).



sonner pour le «Stad Antwerpen» et la «Ville de Liège». Comme, au surplus, un minimum de six navires s'avérait nécessaire pour garantir un service régulier de deux traversées par jour et des services supplémentaires en été, l'Administration de la Marine mit, en 1931, en adjudication la construction d'une malle ultra-moderne. Ce fut à nouveau, la société Cockerill qui s'adjudica la soumission.

7. Le navire le plus rapide du monde

Et ce fut, en 1936, le lancement du «Prince Baudoin», le premier paquebot de la ligne à moteur Diesel et auxiliaires électriques, filant 25,5 nœuds. Ce qui le classa d'emblée au rang de navire de commerce à moteur le plus rapide du monde. Dont coût : 5.360.000 francs-or.

Ce navire était totalement différent de ses prédécesseurs. Silhouette trapue. Une cheminée droite unique. 109 m 92 de longueur alors qu'anciennement on considérait 106 mètres comme un maximum pour le chenal d'Ostende. Une deuxième classe traitée comme une première classe des navires antérieurs. Chauffage et cuisine électrique. Détection d'incendie à distance. Isolation sonore des salles des machines, etc, etc.

Deux paquebots du même type, comportant encore une amélioration de l'installation mécanique, viennent encore s'ajouter à la flotte : le «Prins Albert» et le «Prince Philippe», tandis que le «Ville de Liège», vieillissant est transformé en car-ferry - un car-ferry pouvant embarquer 80 voitures et leurs occupants - et rebaptisé le «London-Istanbul».

Début 1940, la ligne Ostende-Douvres est desservie par 9 navires : le car-ferry «London-Istanbul», 5 malles à vapeur et 3 malles à moteur.

8. La deuxième guerre

Durant la guerre 1940-1945, le scénario de 1914-1918 se reproduit. Après avoir assuré l'évacuation de milliers de réfugiés, nos malles sont mises à la disposition des alliés. Grâce à leur grande vitesse, leur faible tirant d'eau et leur maniabilité remarquable, elles rendent de grands services à leur cause. Elles participent au débarquement aux Lofoten, aux fameux raid sur Dieppe, aux campagnes nord-africaines, au raid sur Saint-Nazaire, au débarquement en Sicile, à des missions en Extrême-Orient, au débarquement

en Normandie...

Deux d'entre-elle ne regagneront pas la Belgique après la libération : le «Prince Philippe», paquebot neuf inachevé en Angleterre en 1940, coulé en mer d'Irlande suite à une collision par temps de brouillard dans la nuit du 15 juillet 1941, et le «Prince Léopold», qui périt sur mine le 29 juillet 1944. A la perte de ceux-ci il faut ajouter celle de la «Prinses Astrid» qui sautera sur une mine dans le courant de 1949.

En 1945, après la capitulation allemande, le trafic est rétabli. Mais il faut remplacer les unités disparues.

9. Rénovation de la flotte

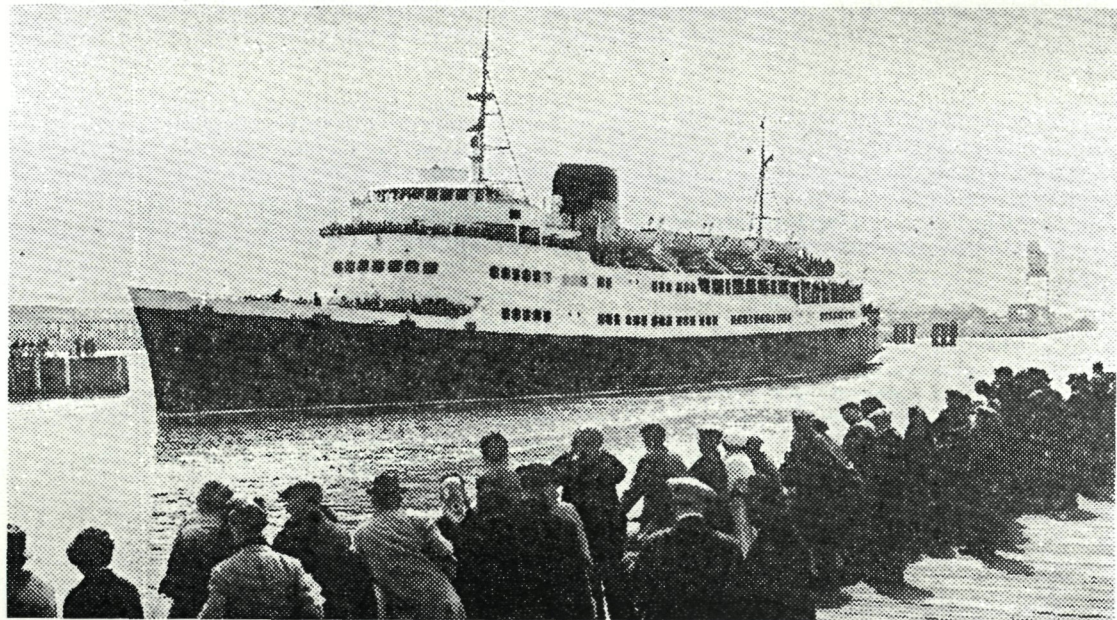
1947, lancement du «Koning Albert». 1948 : transformation de la «Prinses Joséphine-Charlotte» en car-ferry. 1956 : entrée en service du «Roi Léopold III». 1957 : construction du «Koningin Elisabeth». 1958 : le car-ferry «Artevelde» et la «Reine Astrid» sortent des chantiers Cockerill d'Hoboken. 1962, la «Koningin Fabiola» est lancée aux chantiers Boël de Tamise.

Cette année là, le service est assuré par six paquebots, trois car-ferries et un cargo auxiliaire, l'«Ijzer», utilisé principalement pour le transport des marchandises. Durant cette année là, 1.335.000 passagers et 102.975 voitures traverseront la Manche à bord de nos malles.

En 1966, un nouveau car-ferry à cinq ponts, du type «shelter deck», équipé du radar et muni de deux gouvernails (un à l'avant, un à l'arrière) et de stabilisateurs vient se joindre à la flotte. Suivi de peu par le «Prinses Paola» de 4.350 tonnes, pouvant transporter 1.700 voyageurs, qui allait remplacer le «Prins Albert». Deux ans plus tard, suit le car-ferry «Princesse Astrid».

Désormais, Douvres n'est plus la seule destination des navires de la ligne. Les malles assurent aussi des liaisons Ostende-Folkestone, tandis que les car-ferries se rendent plus volontiers à Harwich, qui dispose de rampes mobiles permettant aux automobilistes de débarquer plus facilement et de contourner Londres et son trafic intense, s'ils désirent se rendre dans le centre ou au nord de la Grande-Bretagne.

1956. Baptême de la nouvelle malle «Roi Leopold III»





Un des hydroptères de «Sealink».

10. La R.T.M.

En 1969 la Régie Belge des Transports Maritimes ou R.T.M. est créée par l'Etat qui lui confie l'exploitation de la ligne. Celle-ci se trouve immédiatement confrontée à des problèmes. Si le nombre de voyageurs transportés ne diminue pas, le nombre de voitures et particulièrement de poids lourds routiers ne cesse d'augmenter, qui désirent traverser la Manche. D'où l'obligation de mettre en service des navires polyvalents (multi-purpose) susceptibles de répondre à la demande.

Une conversion immédiate de ses navires étant impossible, la R.T.M. conclut un accord avec la Grande-Bretagne qui met à sa disposition deux navires adéquats, le «Hengist» et le «Horsa» qui, à partir de 1972, effectueront deux fois par jour la traversée Ostende-Folkestone et retour.

Le trafic est en très nette augmentation. En été, il y a 18 départs journaliers dans les deux directions. Le 16 juillet de cette année là, la R.T.M. met en service le «Prins Philippe», son premier navire polyvalent pouvant transporter 1.240 passagers, et 230 voitures de tourisme ou 124 voitures et 18 poids-lourds.

Mais cela ne satisfait pas encore à la demande. Deux ans plus tard, une liaison de nuit est établie pour répondre au souhait des hommes d'affaires. D'où le lancement du «Prince Laurent» et, dans les années suivantes, du «Prinses Marie-Esmeralda» et de la «Princesse Marie Christine», deux nouvelles unités polyvalentes et la création d'un troisième poste d'accostage pour car-ferries à Ostende.

Depuis 1972, la R.T.M. a, en outre, adopté une enseigne commerciale que tout le monde connaît aujourd'hui, Sealink, devenue commune à plusieurs lignes maritimes traversant la Manche. Les deux dernières mallettes, lancées sous cette étiquette, sont la «Princesse Clémentine» et le «Prinses Stéphanie». Toujours des prénoms de la famille royal et l'alternance de nos deux langues nationales.

11. Vous avez dit hydroptère ?

Ces deux derniers navires n'ont plus rien de commun avec nos mallettes traditionnelles. Ce sont des hydroptères, appelés encore hydrofoils, hydro glisseurs ou jectoils, «engins de transport sur l'eau, comportant sous leur coque des ailes immergées qui assurent, à partir d'une certaine vitesse,

la portance de celle-ci, soustraite alors à la résistance hydrodynamique». (Voir Petit Larousse, lettre H).

Au total, les unités en service aujourd'hui se répartissent en trois paquebots, deux hydroptères, trois car-ferries et quatre navires polyvalents assurant jusqu'à seize traversées quotidiennes. Leur utilisation a entraîné pour Ostende d'importants travaux d'infrastructure pour faciliter au maximum le trafic aussi bien des passagers, que des automobiles et des camions.

Et le succès de la ligne reste grandissant. Mais, nous l'avons dit, la R.T.M. se trouve confrontée à de graves problèmes financiers causés par les dettes du passé, contractées pour maintenir la flotte à la hauteur de sa réputation.

Créées en 1971 pour prendre la relève de l'Administration de la Marine qui exploitait la ligne jusque là, la R.T.M., entreprise publique sans capital propre, a dû emprunter pour moderniser ou remplacer ses navires. Et beaucoup ! On se fera une idée des montants lorsqu'on sait qu'il faut déboursier aujourd'hui plus d'un milliard de francs pour un navire polyvalent passager roll on-roll off.

Pour remettre la R.T.M. d'aplomb, le gouvernement a un plan qui s'articulerait en plusieurs phrases.

La première prévoit le désengagement d'une partie du personnel, principalement des temporaires (la Régie emploie 1.900 personnes) et une diminution du nombre des traversées. Au deuxième stade, est prévue la transformation des car-ferries «Marie Esmeralda» et «Marie José», dont la capacité serait augmentée pour optimiser le transport des camions qui représentent un des volets les plus rentables des opérations. Travaux qui seraient financés par les crédits maritimes prévus au budget des Communications.

En échange de ces efforts de rentabilisation, la R.T.M. pourrait bénéficier d'une remise de sa dette d'un milliard et demi envers le Ministère des Finances, ce qui serait une sorte de recapitalisation.

Au cours d'une troisième phase, le ministre des Communications se propose d'instaurer une coopération du secteur privé avec la R.T.M. Une première en matière de synergie entre le public et le privé.

Une affaire à suivre donc avec l'espoir qu'en dépit du (trop) peu d'intérêt que notre pays manifeste pour celle-ci, soit sauvé l'un des plus beaux fleurons de notre marine.

De noordwestelijke doorvaart (II)

Door Eerste Meester Chef A. Jacobs

Meer dan tien jaar lang hadden de Engelsen bijna jaarlijks een poging ondernomen om de doorvaart naar Cathay (China) te vinden zonder resultaat. De Denen namen nu de fakkel over en in 1619 voeren twee schepen onder leiding van ene Jens Munk uit om daar te beginnen zoeken waar de Engelsen het hadden opgegeven. Munk bracht de winter door in de Hudsonbaai en na negen maanden was hij samen met twee van zijn varensgezellen nog in leven. Toch slaagden ze erin naar Denemarken terug te keren. Door deze ramp verdween de motivatie bij de Denen en ook zij lieten de doorvaart als die er was, voor wat hij was. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan en het waren weer de Engelsen die niet aan het avontuur konden weerstaan; twee ervaren zeelieden, de kapiteins Luke Foxe en Thomas James, kregen de opdracht de speurtocht aan te vangen. Foxe kreeg de pinas Charles onder zijn bevel terwijl James de Henrietta Maria kreeg toegewezen. Beiden hadden proviand voor 18 maanden aan boord. Ze vertrokken begin mei en Foxe voer op 22 juni Straat Hudson binnen. Hij verkende en bracht in kaart het gebied dat door Button niet was bevaren. Hij bereikte 66 graden 47' NB. In oktober van datzelfde jaar was hij weer thuis. James had af te rekenen met veel meer tegenslagen en kwam pas een jaar na Foxe terug in Engeland aan. Met hun tweeën hadden zij voor vele generaties na hen de hoop op het vinden van een doorvaart in de Hudsonbaai de kop ingedrukt. Al deze ontdekkingen hadden voor de wakkere kooplieden toch geen windeieren gelegd; men begon inderdaad met de exploitatie van de ontdekte gebieden aan de Amerikaanse noordkust. Vis, walvissen en hout evenals pelsen werden de nieuwe handelswaren. Een tweede reden waarom de ontdekkingsreizen om de doorvaart te vinden werden stopgezet was het feit dat de zeelui aan het einde van hun mogelijkheden gekomen waren. Het zou nog honderd jaar duren eer men nauwkeurig de breedtegraad kon bepalen en nog bepalen eer men erachter kwam welk soort voedsel men moest meenemen om de bemanning met succes twee of meer poolwinters te laten trotseren.

In 1719 werd nog eens een poging gedaan door een zekere James Knight die met het 100 ton metende fregat Albany en de 40 ton metende sloep Discovery voor rekening van de Hudsonbaai Compagnie scheep ging. Weer ging het mis: er werd nooit meer van de bemanning gehoord, tenzij dat men in 1767 wrakstukken ontdekte op Marble Eiland waaruit men kon gissen welk vreselijk einde de bemanning te beurt viel. Door de rampzalige lotgevallen van deze expeditie was de Hudsonbaai compagnie niet bereid vlog opnieuw orders uit te schrijven voor het ontdekken

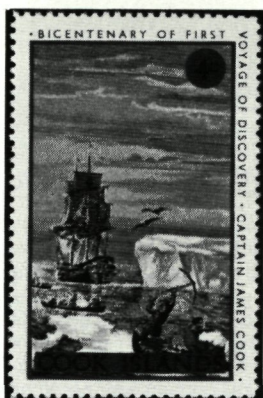


Vv. 85

van de doorvaart. Het was George II, koning van Engeland, die op 8 juni 1741 de draad terug opnam door de admiraalssloep Furnace met een bemanning van 34 koppen, en de 150 ton metende kustvaarder Discovery met 43 man aan boord naar de doorvaart te laten zoeken. Christopher Middleton werd het bevel van de expeditie in handen gegeven. Tegen eind juli kwam hij in de Hudsonbaai aan en besloten werd te overwinteren in een oud fort dat voorheen al eens door Knight was gebruikt. Begin juli 1742 werd dan uiteindelijk onder zeil gegaan naar het Noorden. Medio juli waren ze bij 65 graden NB aangekomen waar Middleton volgens de onderrichtingen het exploreren moest beginnen. Zij rondde een kaap die prompt Middletonkaap genoemd werd, en zeilden een baai binnen die Middleton Wagerbaai noemde naar de toenmalige minister van Marine. Na de zuidkust nog een aantal dagen te hebben verkend werd geen uitweg gevonden en werd besloten naar Engeland terug te keren. Na de mislukking gooide Engeland het over een andere boeg: men loofde in 1745 20.000 pond uit voor de Britse onderdaan die een westelijke doorvaart zou vinden vanuit de Hudsonbaai. Dobbs organiseerde een expeditie onder de leiding van William Moore. Toen de schepen in Wagerbaai aankwamen en die begonnen te onderzoeken merkten zij weldra dat deze baai eindigde in twee vrijwel onbevaarbare riviertjes. Onverrichterzake moesten ze in oktober 1747 naar Engeland terugkeren. Een zoveelste poging ging hiermee de mist in. Nog dertig jaar lang werden er expedities naar de Hudsonbaai ondernomen. De uitgeloopte premie was hier vast niet vreemd aan. Toen ging men de zaken weer serieuzer aanpakken, mede door de nieuwe ontdekking van de Russen in de noord-oosthoek van Azië. Deze ontdekkingen zouden aantonen dat men met de Hudsonbaai steeds een verkeerd spoor had gevolgd.

Reeds in 1725 was de Deense ontdekkingsreiziger Vitus Bering, toen officier in de Russische Marine, reeds op onderzoek uitgegaan om te zien of Rusland in het hoge Noorden niet was verbonden met het Amerikaanse vasteland.

Na eerst 7000 km over het land gereisd te hebben naar het schiereiland Kamtsjatka in Siberië, bouwde hij terplaatse twee schepen en scheepte daar met heel zijn gevolg in. Bering zeilde door de zeestraat die later zijn naam kreeg, passeerde de poolcirkel en keerde toen terug. Op een andere tocht in 1741 zeilde hij onder de Aleoeten door en kreeg de eilanden in de Golf van Alaska in zicht, evenals Mount St. Elias op het Noordamerikaanse continent. Het nieuws dat de Russen Amerika hadden bereikt verontrustte de Spanjaarden die zich de soevereiniteit over de Stille Oceaan hadden toegeëigend. Onmiddellijk zonden ze een expeditie naar het noorden om mogelijke Russische aanspraken voor te zijn. Tegen 1774 hadden de Spanjaarden de Stille-Oceaan kust tot aan het huidige Brits Columbia verkend. Daardoor kwam de werkelijke omvang van het Noordamerikaanse continent aan het licht en werd de hypothetische positie van de noordwestelijke doorvaart steeds meer naar het noorden verschoven. Voor het eerst werd het probleem in volle omvang duidelijk. De doorgang moest niet alleen gevonden worden, maar men moest er dan ook nog door geraken. De stormloop van expedities vormde een reële bedreiging voor de Engelse koloniale plannen en de Engelsen bleven dan ook niet hulpeloos toezien en sloegen terug op twee fronten; zowel vanuit het oosten als het westen werden expedities op touw gezet.



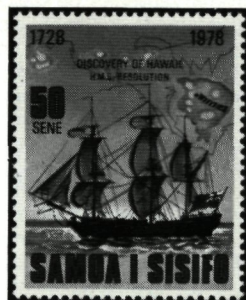
Yv. 2

In november 1769 startte Samuel Hearne, ambtenaar van de Hudsonbaai Compagnie vanuit een fort in de buurt van Churchill. Hij was de eerste Europeaan die de Poolzee vanaf het Amerikaanse vasteland aanschouwde. Hij maakte aldus een definitief einde aan alle discussies betreffende de doorvaart via de Hudsonbaai. Vier jaar later werd een poging over zee ondernomen vanuit het westen. De tocht werd opgedragen aan James Cook, een uiterst bekwaam zeeman die reeds vele ontdekkingen op zijn naam had staan. Zijn opdracht was duidelijk: hij diende noordwaarts langs de westkust van Amerika te zeilen tot 65 graden NB en van daaruit moest hij beginnen exploreren. Hij zou de kust blijven volgen en iedere inham verkennen om te zien of die naar de poolzee doorliep. Was dit niet het geval, dan moest hij de kust blijven volgen tot die oostwaarts boog naar de Coppermine rivier van Hearne en tenslotte tot het oostelijke uiteinde. Een niet geringe opdracht. Cook vertrok uit Engeland met twee schepen: de 450 ton metende Resolution en de Discovery van 300 ton. In februari 1777 rondde hij kaap De Goede Hoop en was over het zuidelijke deel van de Indische oceaan naar de Stille Oceaan gezeild. In januari 1778 ontdekte hij de Hawaï Eilanden. In maart 1778 werd voor het eerst voet op Amerikaanse bodem gezet (nu Oregon) Cook bewees dat de Russische kaarten onbetrouwbaar waren en er de oorzaak van waren dat veel tijd nutteloos verloren ging door er op te vertrouwen. Toen hij in de Straat Bering aankwam



Yv. 432

had hij aangetoond dat dit de enige noordelijke uitweg uit de Stille Oceaan was. Langs de kust varende bereikten zij een kaap die ze Icy Cape noemden ongeveer 300 mijl voorbij Straat Bering. Wegens het gevaarlijk opdringende ijs maakte hij rechtsomkeer, volgde de Aziatische kust en kwam via Straat Bering terug in minder gevaarlijk water. De bedoeling was om als het weer het toeliet terug zijn tocht voort te zetten voorbij Icy Cape. Hij werd tijdens zijn overwintering op de Hawaï Eilanden gedood door de inboorlingen tijdens een banale twist. Zijn waarnemingen zouden voor latere ontdekkingsreizigers echter van enorm belang zijn. Cook had de kust van Noord Amerika vollediger en nauwkeuriger verkend dan wie ook. De Schot Mackenzie was de volgende die het waagde. Hij vertrok in juni 1789 uit het Fort Chipewyan (in het huidige Alberta). Hij maakte gebruik van drie grote kano's en legde in 102 dagen een afstand van ongeveer tweeduizend mijl af. Medio juli bereikte hij de Poolzee en kon niet verder. Hij had de uitwatering gevonden van een aantal rivieren die door Noord-Canada stroomden. De brede rivier kreeg zijn naam.



Yv. 435

De zeevaarders die naar de poolstreek trokken moesten voortdurend strijd leveren met de natuurelementen. In de zomer van 1817 meldde William Scoresby, de schipper van een Walvisvaarder, dat tussen Groenland en Spitsbergen bijna 46.000 vierkante kilometer pakijns verdwenen was. Hoewel de noordwestelijke doorvaart vanuit commercieel oogpunt niet langer aantrekkelijk was hadden de geleerden wel belangstelling en zou het prestige van Engeland er wel bij varen als zij de doorvaart zouden ontdekken. Een dubbele expeditie werd op touw gezet: de eerste helft zou proberen via Straat Davis een vaarroute door het Noordamerikaanse continent te zoeken, terwijl de andere helft pal naar het noorden naar de Poolzee zou varen. De eerste helft van de expeditie mislukte doordat de hypothese over het gesmolten poolijs volledig uit de lucht gegrepen bleek en door de barre weersomstandigheden waren de onderzoekers verplicht reeds voor de kust van Spitsbergen huiswaarts te keren. De expeditie naar het noordwesten was succesvoller. Ross had voor hij vertrok de ervaringen van vorige ontdekkingsreizigers bestudeerd en had zich qua bevoorradiging grondig voorbereid.

Op 18 april ging men onder zeil en in juni voer men langs de westkust van Groenland. Eind Augustus bereikte men het meest noordelijke punt: Whale Sound; verder in Smith Sound zat men midden in het ijs. 100 jaar voordien was Baffin ook zover geraakt. Ross vaarde nu naar de tegenover Groenland gelegen kust en volgde deze in zuidelijke richting. Op 1 september zagen zij de kustlijn naar het brede water van Lancaster Sound afbuigen. Ross beëindigde zijn expeditie met een nauwgezette verkenning van Baffin Baai, passeerde Straat Davies en koerste eind september huiswaarts.



Hij had weliswaar de doorvaart niet gevonden maar had toch een schat aan waarnemingen gedaan die als zeer waardevol ervaren werden. Barrow was niet zo zeer onder de indruk van Ross's prestaties en liet twee nieuwe expedities uitvaren. De eerste had tot taak de route die Samuel Hearne in 1771 voor het eerste had verkend over land te volgen. Vervolgens moest hij de kust onderzoeken waarvan Barrow dacht dat die langs het middengedeelte van de doorvaart lag. De leiding lag bij John Franklin, een 33 jarige luitenant.



Yv. 3



Yv. 2

Ook de opdracht van de tweede expeditie was geen hulde aan het werk van voorganger Ross want men kreeg de opdracht zijn route opnieuw te volgen en alle mogelijkheden in Lancaster Sound en eventueel in Jones Sound en Smith Sound grondig te onderzoeken. Het bevel werd in handen gegeven van de jonge officier William Parry die samen met Ross deze streken bevaren had en ook van mening was dat Ross niet grondig genoeg gezocht had. Parry stak op 11 mei 1819 van wal. De Hecla en de Griper waren twee marineschepen die voldoende proviand aan boord hadden om twee winters te trotseren. Op 1 Augustus bereikten ze Lancaster Sound. Op 4 september hadden de ontdekkingsreizigers de helft van de weg naar Straat Bering afgelegd en kwamen weldra op 110 graden WL wat hun recht gaf op een door de Engelse regering uitgelopen premie van 5000 pond, te verdelen onder de bemanning. Parry drong door tot 112 graden 51 'WL en keerde

dan terug naar een beschutte ankerplaats aan de zuidoostkust van Melville om te overwinteren. Pas in Augustus werden de schepen door de zon bevrijd. Ze volgden een zuidelijke koers maar waren er van overtuigd dat de ijsbarrière niet te breken was. Met tegenzin werd koers gezet naar Engeland waar men op 3 november 1820 aankwam. In mei 1821 ging Parry voor een nieuwe expeditie scheep en besloot nu zijn kans te wagen in de noordelijke uithoek van de Hudsonbaai. Maar ook deze keer was het een maat voor niets. Alle hoop was nu gevestigd op Franklin die de westelijke oever van de Hudsonbaai had verkend. Aan het eind



Yv. 185

van de zomer van 1820 had Franklin in een jaar tijd ongeveer 2000 mijl afgelegd en maakte hij voorbereidingen voor een tweede overwintering. Hij koos hiervoor een plek uit die hij Fort Enterprise noemde niet ver van de plaats waar de Coppermine-rivier ontspringt. Begin juni was het gezelschap klaar om zijn tocht voort te zetten. Gedurende drie weken zeilden ze de rivier af en eind Juli bereikten ze de open zee. Na een moeizame tocht terug kwamen ze op hun uitgangspunt aan en zoals Franklin zelf verklaarde kon het niet anders of ze hadden op hun vijfduizend vijfhonderd mijl lange tocht een deel van de doorvaart ontdekt. In 1824 was het weer zover en Franklin nam weer de leiding over de nieuwe expeditie die nu voor een stuk over land zou gaan, door centraal Canada tot aan de monding van de Mackenzie rivier. Daar moest de expeditie zich in twee splitsen zodat tegelijkertijd de kust ten oosten en ten westen werd verkend. Er werd in totaal 1500 mijl kust in kaart gebracht. John Ross verscheen terug op het toneel hij had met eigen middelen een nieuwe expeditie gefinancierd en nam zelf het bevel op zoek naar de noordwestelijke doorvaart. Hij voorzag zich van een hogedrukstoommachine, de laatste nieuwigheid op gebied van de voortstuwing. De Victory had echter zo veel machineschade dat Ross zei dat het eigenlijk maar een zeilschip was, toen zij de noordelijke Canadese archipel bereikten. Op 12 Augustus 1829 legde men aan voor de kust van Somerset. Ross zette koers naar het Zuiden. Eind september konden zij niet meer verder vanwege het ijs. Van het oponthoud profiteerde Ross om de nutteloos geworden stoommachine te laten demonteren en aan land achter te laten. Hij maakte gebruik van het gedwongen verblijf om verkenningen over land te maken. Hij noemde de plaats King William Eiland. Een tweede overwintering werd noodzakelijk. Ook een derde en vierde overwintering moesten zij voor lief nemen en na onbeschrijflijke ontberingen werden zij eindelijk gered door een walvisvaarder waar - ironie van het lot - Ross 15 jaar vroeger nog bevelhebber was op geweest. Volgens kandidaat was George Back die tussen 1818 en 1837 deelnam aan drie expedities en er zelf twee van leidde. Nog steeds geen doorgang. Wel vulde George Back een aantal blinde vlekken op de kaart van het poolgebied. Thomas Simpson en Peter Dease brachten de noordkust van Alaska en Canada ten oosten van Point Barrow in kaart. Sir John Franklin slaagde erin door Peel Sound te komen, maar liet zijn schepen bij King William Eiland achter. Op zoek naar Franklin raakte Robert Mc Clure voor de kust van Banks vast, hij werd gered en

via Baffinbaai naar huis gebracht. Franklin stierf in 1847 op een leeftijd van 61 jaar. Na nog een aantal mislukte pogingen was de belangstelling voor de doorvaart vrijwel onbestaande geworden, tot eindelijk in 1905 de verbaasde wereld te horen kreeg dat een toen vrijwel onbekende Noor Roald Amundson met zijn 47 tons stoomjacht de noordwestelijke doorvaart had volbracht. Dit deed hij op 27 Augustus 1905 toen de Gjoa tussen Kaap Parry op het Canadese vasteland en Nelson Head op Banks koerste, verscheen de Charles Hanson, een walvisvaarder uit San Francisco die op weg was naar Banks. Het schip waarmee

de krachttoer werd volbracht was 21 meter lang, ongeveer even groot als de schepen die 400 jaar eerder voor het eerst naar een doorvaart naar het Oosten zochten. Zijn succes was echter gefundeerd op de ervaringen en ontberingen van generaties ontdekkingsreizigers - voor het merendeel Britten - wier falen de grondvesten vormde van zijn triomf. Nochtans heeft men met de ontdekking niet bereikt wat men verhoopte: onuitputtelijke rijkdommen uit het Oosten.



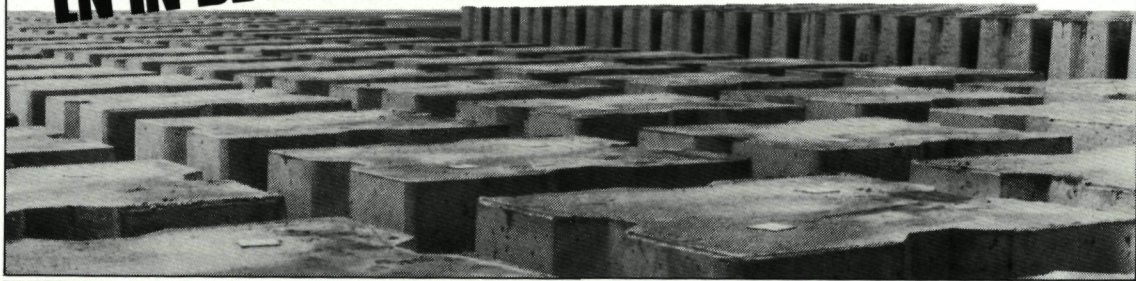
EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
Industriepark 8400 Oostende ☎ 059 / 80.28.01
Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

**50.000
BETONBLOKKEN VAN 35 TON
WORDEN TER PLAATSE GEGOTEN
EN IN DE NOORDZEE GEDROPT**

Om Zeebrugge verder uit te bouwen tot een van de modernste diepzeehavens van West-Europa.



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAL
CONTAINER- EN
RO/RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE



MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 44 42 11 (6 l) Telex 81 201

De robotfoto van een stafofficier van de zeemacht.

Door Divisieadmiraal (MAB) o.r. M. DUINSLAEGER

VOORAFGAANDE OPMERKING: mits enkele uiterst lichte aanpassingen kan deze «robotfoto» eveneens gelden voor hoge ambtenaren, kaderpersoneel van grote ondernemingen, leden van ministeriele kabinetten en stafleden van internationale organismen... op basis van de stelling «dat geen enkel individu van een welbepaalde gemeenschap de karakteristieken bezit van het gemiddeld individu van deze gemeenschap».

Dit is dan ook de reden waarom ieder van ons hetgeen hierna volgt volstrekt pertinent zal vinden... voor de anderen!!!

1. Betrekkingen binnen de staf van de zeemacht

— wanneer een officier 's morgens vroeg in het stafgebouw aankomt of dit 's avonds laat verlaat vraagt hij altijd aan de eerste de beste planton of de Admiraal aanwezig is... doch hij wacht het antwoord op deze vraag nooit af!

— hij stelt deze vraag eveneens wanneer hij pertinent weet dat de Admiraal afwezig is... doch in dit geval wacht hij het antwoord wel af... en lijkt fel ontgoocheld als hij dit verneemt!

— een stafofficier liegt nooit doch zegt vooral ook nooit de volledige waarheid!

— het is volstrekt niet nodig dat hij iets werkelijk kent doch hij dient steeds en overal de indruk te geven dat hij alles begrijpt!

— het is zeker niet nodig latijn te kennen doch het is wel nuttig, van tijd tot tijd, zich enkele latijnse woorden te laten ontvallen... en het is vooral onontbeerlijk dat hij hierbij de indruk verwekt deze woorden te begrijpen!

— hij is er werkelijk van overtuigd dat zijn eigen werk steeds van vitaal belang is voor de toekomst van de Zeemacht en zelfs voor de verdere uitbouw van alle strijdkrachten! Het werk van zijn Collega's is slechts «nuttig» en wordt daarbij nog altijd overschat door de Admiraal of zijn rechtstreekse medewerkers!

— hij laat geen enkele gelegenheid voorbijgaan om de indruk te verwekken dat hij werkelijk overlast is door het werk. Met dit doel voor ogen kan hij één van de hierna opgegeven methoden toepassen of, hetgeen eigenlijk nog beter is, een combinatie hiervan aanwenden:

— hij is *lichamelijk* afwezig: dit leidt tot de spontane conclusie: «dit moest ervan komen bij die werkoverlast».

— hij is *geestelijk* afwezig: deze afwezigheid kan overduidelijk blijken uit een vage nietszeggende blik of uit een moedwillig totaal verwarde haardos. Dit leidt tot dezelfde spontane conclusie.

— zijn bureau is dermate overstelpt door dossiers en documenten allerhande dat hij zich werkelijk een weg moet banen om een eventuele bezoeker te verwelkomen!

— hij spreekt veelvuldig en lang over dringende en echt belangrijke problemen en doet dit zó dikwijls dat hij de tijd niet vindt om deze problemen aan te pakken!

— indien hij echt een dringend werk heeft voor de dactylografie dan laat hij aan deze dienst de te typen tekst worden tussen 12.00 uur en 13.00 uur en eist een perfecte uitvoering vóór 14.00 uur! In dit geval zorgt hij er echter voor niet in zijn kantoor terug te zijn vóór 16.00 uur!

— met de regelmaat van een klok vergeet hij 's avonds het vertrekken en wanneer een planton of een bediende hem hierop beleefd wil attent maken, vindt hij het arm door werk overlast staflid, dat schijnbaar elke notie van tijd heeft vergeten,... bezig met de vermoeiende lezing van zijn dagblad!

— wanneer het dan toch eens gebeurt dat hij vóór 09.00 uur in het stafgebouw aanwezig is dan dient hij absoluut alle kantoren en vergaderzalen binnen te gaan... om de Admiraal «toevallig» te ontmoeten... of tenminste een of andere collega (alhoewel dit laatste eigenlijk utopisch is!)

— wanneer hij werkelijk kwaad is op een collega van de staf dan neemt hij uitzonderlijk deel aan de koffiepauze (want op andere dagen heeft hij hiervoor geen tijd!) met de hoop dat de betrokken collega zal afwezig zijn. Indien dit inderdaad het geval is laat hij zich enkele vage insinuaties ontvallen in verband met het werk van deze collega. Hij mag er volstrekt van overtuigd zijn - zonder zich ooit te vergissen! - dat tenminste één van de op de koffiepauze aanwezige stafofficiërs de betrokken collega zal inlichten.

Daar echter ALLE stafofficiërs zeer verstandige en degelijke opgevoede «gentlemen» zijn (wie zou het tegendeel durven beweren!?) stuit deze handelwijze niemand tegen de borst.

2. WERKMETHODE

Indien een stafofficier een eigen werkmethode heeft dan moet deze noodzakelijkerwijze één van de volgende elementen bevatten:

— hij verzendt elk probleem minstens éénmaal naar ieder van zijn collega's!

— indien het ooit gebeurt dat hij er echt aan houdt dat een bepaald probleem volgens zijn zienswijze wordt geregeld dan stelt hij aan de Admiraal deze oplossing voor, noch als de beste noch als de slechtste, doch enkel als een redelijk en haalbaar compromis dank zij de grote wijsheid van de voordien door de Admiraal gegeven klare richtlijnen.

— wanneer een stafofficier gelast is met het opmaken van een ontwerp van toespraak dan mag hij nooit vergeten dat aan de Admiraal de mogelijkheid moet worden gelaten de ontworpen tekst te verbeteren!

— ook wanneer het betrokken ontwerp van toespraak al lang klaar zou zijn dan nog dient deze tekst zo laat mogelijk te worden voorgelegd aan de Admiraal.

Niet alleen wordt hiermede de indruk verwekt dat het geen gemakkelijke taak betrof... doch tevens (en vooral!) blijft te weinig tijd over om de tekst meerdere malen te moeten herwerken!

— de stafofficier zal nooit het kantoor van een collega binnengaan zonder in het bezit te zijn van enkele, liefst lijvige, dossiers!

Een variante op deze handelswijze-eigenlijk een beetje meer snob! - is het kantoor van een collega binnen te gaan met volstrekt lege handen!

— het door hem behandeld dossier is altijd dringend en belangrijk! Om deze graad van dringendheid en belangrijkheid te bekomen dient hij eerst en vooral het dossier gedurende een veertiental dagen te laten rusten in een schuif van zijn bureau (dit mag ook een kastlade zijn!) om zodoende zoveel mogelijk, liefst telefonische, interventies uit te lokken van zoveel mogelijk militaire autoriteiten!

— het door hem behandeld aldus belangrijk en dringend geworden dossier is vooral, en zelfs uitsluitend, van belang voor de Admiraal. Dit is dan ook de reden dat hij dit dossier persoonlijk en vertrouwelijk met de Admiraal wil bespreken... om het, tijdens de koffiepauze, uitvoerig te bepraten met zijn aanwezige collega's waarbij hij zoveel mogelijk informatie en commentaar ten beste geeft!

3. ZIJN HOUDING NAAR BUITEN TOE

— wanneer hij een ontmoeting heeft met een lid van het parlement dat hij niet persoonlijk kent, spreekt hij hem altijd aan met «Mijnheer de Voorzitter». Deze betiteling is ten andere geldig voor de overgrote meerderheid van de parlementariërs!

— mocht dit toevallig niet het geval zijn voor het aangesproken parlamentslid... het doet toch altijd genoegen!

Voetnoot: de stafofficiëren van COMOPSNV, COMINAV en COMLOGNAV dienen enkel «de ADMIRAAL» te vervangen door «de COMMANDANT».

— indien de betrokken stafofficier nog geen «kolonel» (Kapitein ter Zee) is dan dient hij te weten dat hij met deze graad zal worden aangesproken door alle parlementariërs... want deze achtbare heren hebben blijkbaar allemaal een ingewortelde voorkeur voor deze graad!

— hij moet altijd een eventuele bezoeker laten wachten. Deze handelswijze biedt slechts voordelen:

- dit wordt op dit niveau overal gedaan

- dit kan desgevallend een positieve indruk maken op de bezoeker

- dit systeem kan leiden, bij systematische toepassing, tot verminderen van het aantal bezoekers.

— alvorens uiteindelijk de bezoeker te ontvangen dient hij aan een collega te vragen hem binnen enkele minuten te willen opbellen.

Dit verstrekt meteen de mogelijkheid de bezoeker te doen begrijpen dat het onderhoud, helaas, niet te lang mag duren, hetgeen elk min of meer opgevoed bezoeker zal begrijpen na een zin als: «het spijt me werkelijk doch de Admiraal zou me graag dringend spreken over een zeer belangrijke zaak»!

— hij moet de indruk geven dat alle generaals, behalve één, zijn persoonlijke vrienden zijn. De generaal die deze vriendschap niet verdient is daar zelf verantwoordelijk voor en hij zal het zich vroeg of laat beklagen (beter nog is: hij heeft het zich reeds beklaagd!)

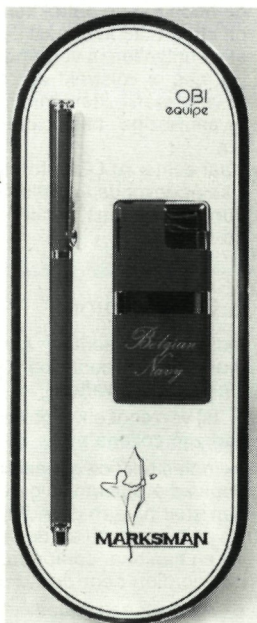
— hij moet het ook doen voorkomen alsof hij minstens drie maal per week een middag- of een avondmaal bijwoont in gezelschap van meerdere opper- en hoofdofficiëren. Indien hij een nog grotere indruk wil maken kan hij ook gewagen van middag- en avondmaal op dezelfde dag!

— het aantal uitnodigingen tot allerlei mondaine recepties mag natuurlijk veel hoger liggen!

— hij gebruikt regelmatig uitdrukkingen als: «zoals de Admiraal mij zegde» of, veel beter nog, «zoals ik de Admiraal heb gezegd».

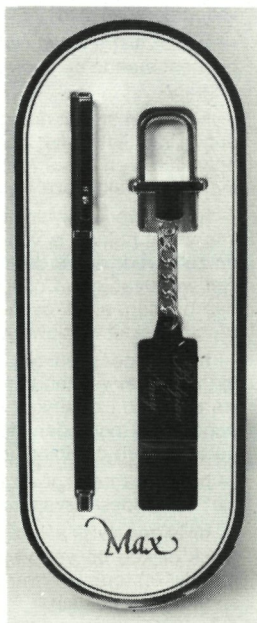
Nieuw - Nouveau
Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo
650,- Fr.

+ 25,- fr. verzendingskosten
+ 25,- fr. frais d'expédition



Nieuw - Nouveau
Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo
350,- Fr.

+ 25,- fr. verzendingskosten
+ 25,- fr. frais d'expédition



Enkel door overschrijving / storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus

Le paiement se fait uniquement par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen
«GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71,
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches
«GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71,
F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».



SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

**SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL
NAAR ENGELAND**

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van « perron » dient veranderd te worden) vanuit Oostende in ± 3.30 u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in ± 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

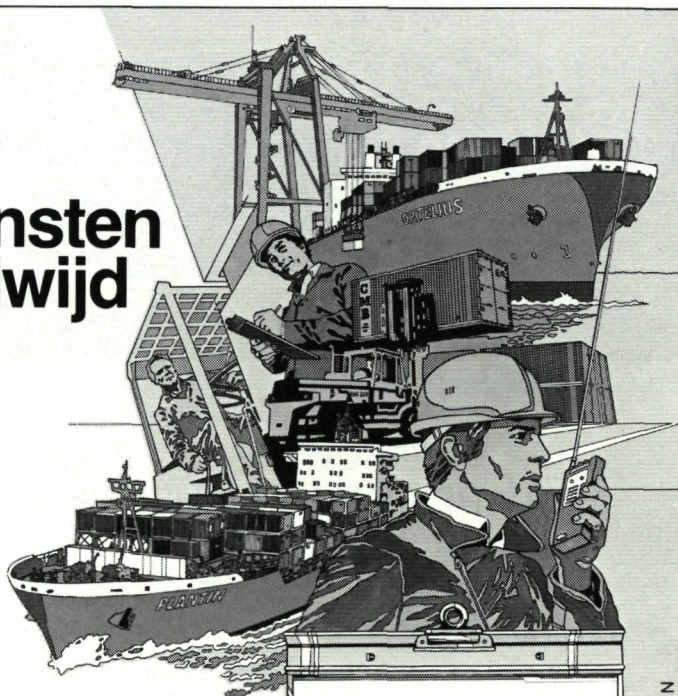
- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobiellclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)

Containerdiensten wereldwijd



CMB

The Belgian Line

CMB - St. Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N

Een voorbeeldige samenwerking

Une collaboration exemplaire

Tekst: F. Vander Linden

Texte: F. Vander Linden

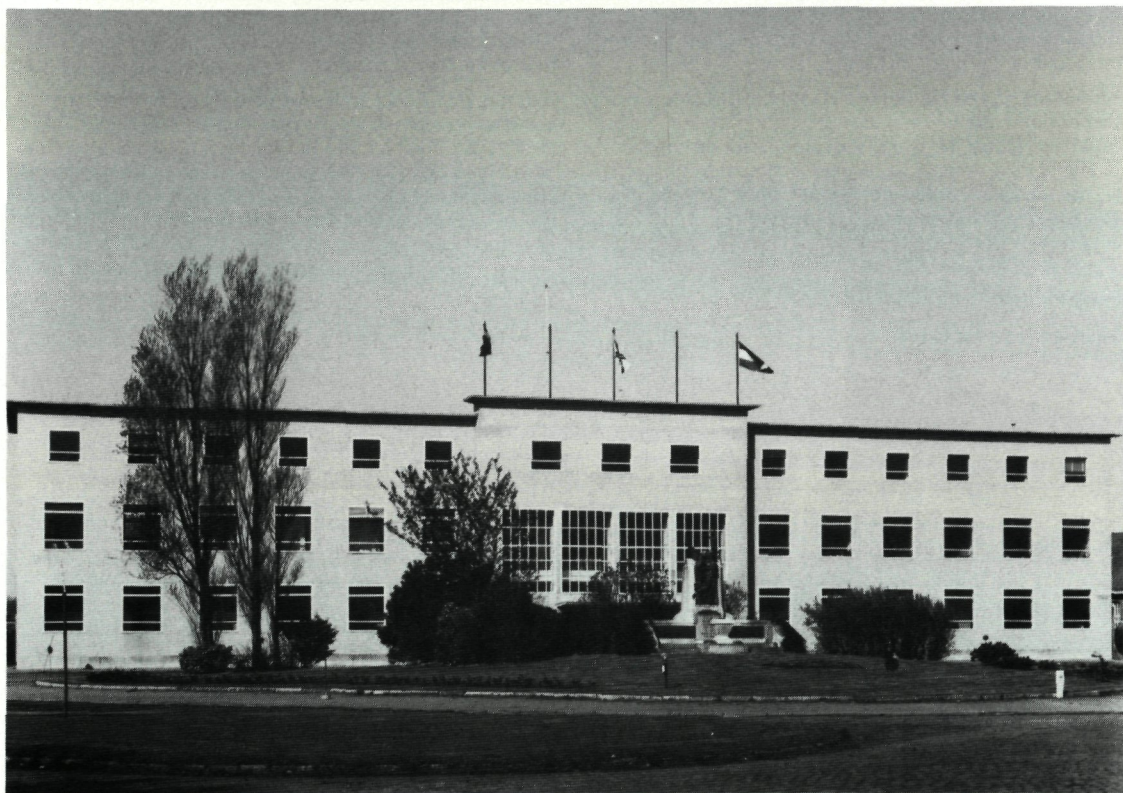
Traduction: G. Schollen

De twintigste verjaardag van de samenwerking tussen de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine op het gebied van mijnenbestrijding mocht zeker niet onopgemerkt voorbij gaan.

De Directie van de School zette dan ook een uitgebreid feestprogramma op touw.

Le vingtième anniversaire de la collaboration entre la Force navale belge et la Marine Royale néerlandaise dans le domaine de la guerre des mines ne pouvait certainement pas passer inaperçu.

La direction de l'Ecole établit de ce fait un large programme de festivités.



Op 17 mei 1965 ondertekenden België en Nederland een bilateraal akkoord waarin vastgelegd werd dat de opleiding inzake mijnenbestrijding voortaan zou gebeuren in de mijnenbestrijdingsschool van Oostende, die op dat ogenblik al een achttal jaar bestond. Dit betekende dat de voormalige Nederlandse mijnenbestrijdingsschool in Den Helder overgeheveld werd naar de Belgische badstad. De eigenlijke startdatum van de samenwerking was 1 april 1965.

Le 17 mai 1965, la Belgique et les Pays-Bas signent un accord bilatéral par lequel est établi que la formation en matière de déminage serait dispensée dorénavant à l'Ecole de la Guerre des Mines d'Ostende, qui existe déjà depuis huit ans. Ceci implique que l'Ecole Néerlandaise de la Guerre des Mines de Den Helder fusionne avec l'Ecole belge, et le siège central est amené vers la cité balnéaire. C'est véritablement le 1er avril 1965 que la collaboration commence...

Een volgende historische stap werd gezet in augustus 1975. Vanaf dan kreeg de School een geïntegreerd binationaal statuut. Dit houdt in dat beide landen elk de helft van de kosten voor hun rekening nemen en dat ook de personeelsstructuur een paritair karakter heeft.

Hoofddoel van de School is het trainen van het mijnenbestrijdingspersoneel van de Belgische en Nederlandse zeestrijdkrachten. Een bijkomende functie bestaat erin onderwijs te verstrekken aan mijnenbestrijders afkomstig uit andere NAVO-landen. In bepaalde uitzonderlijke gevallen komen ook personen uit niet-lidstaten in aanmerking. Dit laatste kan bijvoorbeeld gebeuren als onderdeel van het nakomen van een contract betreffende de levering van materiaal aan het land in kwestie.

Naast deze educatieve taken vervult de School nog enkele belangrijke informatieve en raadgevende opdrachten. Meer bepaald wordt van haar verwacht dat zij een bijdrage levert aan de ontwikkeling van mijnenbestrijdingstechnieken en procedures enerzijds, en advies verstrekt aan de operationele autoriteiten anderzijds. Zoals reeds aangestipt werd heeft de School een bijzondere organisatievorm. Haar activiteiten worden gecontroleerd door een Commissie van Toezicht, waarin de vertegenwoordigers van de stafchefs van de Nederlandse en Belgische marines zitting hebben. Een Raad van Advies verstrekt de informatie die de commissie nodig heeft om haar beoordelende taak te kunnen uitvoeren.

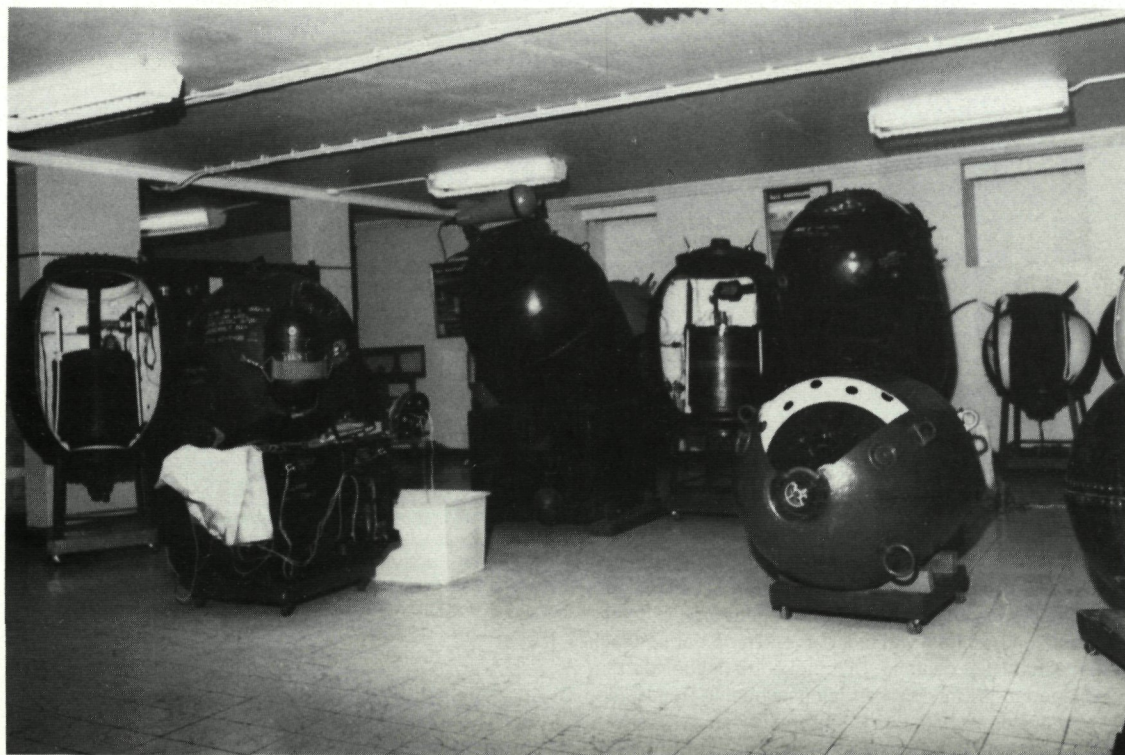
Aan het hoofd van de School staat een Directeur. Deze functie wordt momenteel vervuld door Kapitein-ter-Zee C.C.M. de Nooijer. Hij wordt bijgestaan door de korpscommandant en het hoofd opleidingen, ambten die op dit ogenblik respectievelijk bekleed worden door Korvetkapitein SBH Claus en Korvetkapitein Verhoest.

Un autre pas historique est franchi en août 1975. C'est en effet à cette période que l'Ecole reçoit un statut intégré binational. Ceci implique que les deux pays prennent chacun la moitié des frais à charge et que la structure du personnel revêt un caractère paritaire.

Le but principal de l'Ecole est d'entraîner le personnel des Forces navales belges et néerlandaises à la guerre des mines. Une fonction auxiliaire qui lui est assignée est de dispenser une instruction aux chasseurs de mines provenant d'autres pays membres de l'OTAN. Dans certains cas exceptionnels, les personnes issues de pays non membres de l'Alliance entrent également en ligne de compte. Ceci peut se produire par exemple comme clause d'un contrat portant sur la livraison de matériel au pays en question. A côté de ces tâches éducatives, l'Ecole remplit encore des tâches d'information et de conseil. On attend plus précisément d'elle qu'elle contribue d'une part au développement : des tactiques et procédures de lutte contre les mines, et qu'elle émette d'autre part un avis aux autorités opérationnelles.

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'Ecole possède une forme particulière d'organisation. Ses activités sont contrôlées par la Commission de supervision (CVCT) où siègent des représentants des états-majors des Forces navales belges et néerlandaises. La Commission de Conseil (RVA) donne des avis dont la CVCT a besoin pour assumer sa tâche de conseiller.

A la tête de l'Ecole se trouve un directeur. Cette fonction est assurée à présent par le capitaine de vaisseau C.C.M. de Nooijer. Il est assisté par le Chef de Corps et le Chef de la Formation. Ces fonctions sont respectivement occupées par le capitaine de corvette BEM Claus et le capitaine de corvette Verhoest. La fonction de directeur



In principe is het zo dat de directie beurtelings toevertrouwd wordt aan een Belg en een Nederlander. Hetzelfde geldt voor de functie hoofd opleidingen. Bovendien wordt de opvolging van een ontslagnemende directeur meestal verzekerd door diegene die tot dan toe aan het hoofd van de opleiding stond, zodat de continuïteit gewaarborgd is. Binnen de organisatie wordt trouwens een zo volmaakt mogelijke pariteit nagestreefd. Het lichte Belgische overwicht op personeelsvlak kan verklaard worden door het feit dat de School zich nu eenmaal in Oostende bevindt, zodat men voor de onderhoudswerken, bijvoorbeeld, moeilijk Nederlanders kan aanwerven.



Vice-Admiraal Vlieger Schlim sprak in de mijnenbestrijdingsschool zijn gast toe, evenals vertegenwoordigers van negen navo-landen. Hij wees onder meer op het belang van standaardisering en samenwerking inzake mijnenbestrijding en noemde als voorbeeld de nieuwe mijnenjager Tripartite.

De School heeft een groot aantal tactische en technische cursussen op haar programma staan. De voornaamste daarvan is de MSOC, de Mine Warfare Staff Officers Course, die in het Engels gegeven wordt en achttien weken duurt. Deze cursus oefent een sterke aantrekkingskracht uit op officieren afkomstig uit een groot aantal landen: Belgen en Nederlanders natuurlijk, maar ook Turken, Italianen, Denen, Westduisers, Noren, Spanjaarden en Grieken. Naast deze hoofdcursus programmeert men een aantal lessenreeksen van uiteenlopende aard: bijvoorbeeld opleidingen voor commandanten en wachtofficiëren van mijnenbestrijdingsvaartuigen. Samengevat zijn er drie soorten cursussen: de reeds vermelde tactische en technische («bouts en moeren») leergangen, en de info-sessies, die bestemd zijn voor marinepersoneel dat op onrechtstreekse wijze te maken krijgt met mijnenbestrijding. Opmerkelijk is overigens dat de School onderricht verschaft aan personeel van alle rangen. Vaak is het zo dat een volledige bemanning voor een aantal dagen Oostende aandoet om er een volledig vormingsprogramma af te werken.

Levensrecht

De mijnenbestrijdingsschool beschikt over enkele zeer doeltreffende leerhulpmiddelen, waarvan sommige gebruik maken van gesofistikeerde elektronische apparatuur. Het pronkstuk is ongetwijfeld CAIPE (Computer Assisted Instruction for Planning and instruction and Evaluation), een «wargame», waarbij de computer bepaalde probleemsituaties simuleert en reageert op de door de leerlingen voorgestelde oplossingen.

Een andere simulatie-oefening wordt uitgevoerd met de MCMTT (Mine Counter-Measures Tactical Trainer), en betreft uitsluitend het mijnenvegen. De leerlingen werken hierbij in «cubicles», hokjes waarin het interieur en de instru-

est confiée alternativement à un Belge et à un Hollandais. Le même principe est appliqué pour la fonction de Chef de la Formation. Afin d'assurer la continuité de l'enseignement, c'est lui qui succède au directeur. Au sein de l'organisation, un souci de parité est toujours poursuivi. Le léger surnombre de personnel belge peut être expliqué par le fait que l'Ecole se trouve à Ostende et que l'on peut difficilement engager des Hollandais pour effectuer certaines tâches, comme les travaux d'entretien.



Vice-Admiraal Hulshof situeerde in zijn voordracht de mijnenbestrijding in de globale navo-strategie en onderstreepte de taken van Eguermin: informatie verstrekken, strategieën uitwerken en opleiding en training verschaffen.

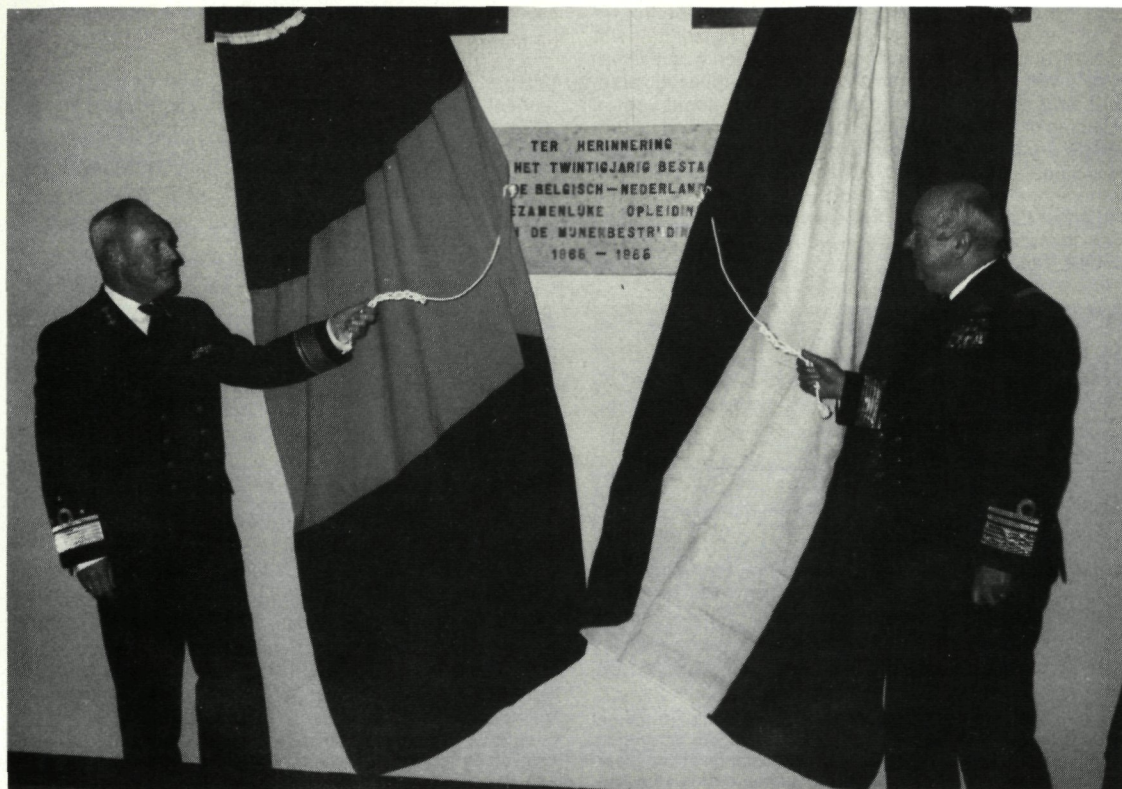
L'Ecole a un grand nombre de cours tactiques et techniques à son programme. Un des plus importants est certainement le MSOC (Mine Warfare Staff Officers Course), qui est donné en anglais et étalé sur une période de 18 semaines. Ce cours est suivi avec grand intérêt par des officiers provenant d'un grand nombre de pays: Belges et Hollandais naturellement, mais également Turcs, Italiens, Danois, Allemands de l'Ouest, Norvégiens, Espagnols et Grecs. Outre ce cours important, il existe également une série de cours de nature diverse; citons à titre d'exemple la formation des commandants et officiers de quart de bâtiments menant le lutte contre les mines.

En résumé, il existe trois sortes de cours: ceux ayant la formations technique et tactique et finalement les sessions-info, destinées au personnel de la Force navale qui indirectement s'occupe de la guerre des mines. Il est assez remarquable pour le préciser que l'Ecole dispense une instruction au personnel de tous les rangs. Il est fréquent qu'un équipage complet séjourne à Ostende pour y suivre un programme complet de formation.

Exercices Realistes

L'Ecole de la Guerre des Mines dispose de quelques moyens d'apprentissage efficaces nécessitant parfois des appareils électroniques très sophistiqués. Le point de mire est sans aucun doute le Caïpe (Computer Assisted Instruction Planning and Evaluation), une sorte de 'Wargame' dans lequel l'ordinateur simule certaines situations problématiques et réagit ensuite aux solutions proposées par les élèves.

Un autre exercice de simulation est exécuté au moyen du MCMTT (Mine Counter-Measures Tactical Trainer),



Onthulling van de gedenkplaat in de hal van het Eguermingebouw. Inscriptie: «Ter herinnering aan het twintigjarig bestaan van de Belgisch-Nederlandse gezamenlijke opleiding in de mijnenbestrijding 1965-1985».

betreft uitsluitend het mijnenvegen. De leerlingen werden hierbij in «cubicles», hokjes waarin het interieur en de instrumenten van een brug van een mijnenbestrijdingseenheid nagebootst worden; De activiteiten van de bemanningsleden van de acht cubicles worden weergegeven op een groot scherm. De acht ploegen krijgen informatie doorgegeven over de handelingen van de andere eenheden. Op die manier studeert men niet alleen de individuele mijnenveegtechnieken in, maar ook het samenwerken in flottielje-verband.

Naast deze vrij spectaculaire methodes worden ook nog minder ingewikkelde praktische lessituaties gecreëerd. bijvoorbeeld op de z.g. tactische vloer, een klaslokaal waarin de leerlingen, die in verscheidene groepen («syndicaten») ingedeeld zijn, aan de hand van de ter beschikking gestelde documentatie, bepaalde problemen moeten oplossen. Tijdens een nabespreking worden de voorgestelde oplossingen geëvalueerd. Bedoeling hiervan is een initiatie tot stafwerk te geven en de leerlingen vertrouwd te maken met de beschikbare hulpmiddelen.

Bij het opsommen van al deze min of meer levensechte, praktisch gerichte leersituaties, moet men echter niet vergeten dat de school nog een groot aantal anderssoortige lokalen onderbrengt: klaslokalen voor theoretisch onderwijs en een mijnenzaal waarin mijnentypes uit verschillende tijdvakken gedemonstreerd worden.

il concerne uniquement le dragage des mines. Pour ces cours, des petits groupes d'élèves sont installés dans des cabines, appelées 'Cubicals', représentant le pont et la salle d'opération d'une unité de déminage. Les activités des équipages des 8 cubicals sont reproduites sur un grand écran. Dans chaque cubical, le radar permet d'observer les opérations des autres équipages. De cette manière, on n'étudie pas seulement les techniques de dragage individuel mais également au sein d'une flotille. A côté de ces méthodes très spectaculaires, il existe également des exercices très intéressants qui méritent que l'on s'y attarde quelques instants.

Prenons à titre d'exemple 'le sol tactique'; il s'agit d'un local où est affichée une grande carte d'une zone maritime. Les élèves sont repartis en groupes et doivent, par le biais de différentes publications et manuels, résoudre certains problèmes. C'est au cours d'une discussion que les solutions proposées sont évaluées. Le but d'un tel exercice est d'apprendre aux élèves d'assumer la fonction de commandant de groupe et également de les habituer aux moyens dont ils disposent.

Lorsqu'on énumère toutes ces situations pratiques d'apprentissage, il ne faut certainement pas perdre de vue que l'Ecole possède encore un grand nombre de locaux de nature différente: des locaux pour l'instruction théorique et une salle de mines où sont exposés différents types de mines.



Kapitein-ter-Zee C.C.M. De Nooijer, directeur van de mijnenbestrijdingsschool tijdens het banket ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van de school.

In volle bloei

De mijnenbestrijdingsschool gonst duidelijk van de activiteit. Het voorbije jaar namen in totaal 1011 leerlingen deel aan de lessen. Bovendien kan de School prat gaan op een steeds groeiende faam in het buitenland, zowel wat haar adviserende als wat haar vormende taak betreft. Tenslotte gaat het hier om een werkelijk uitzonderlijk voorbeeld van binationale coöperatie. Genoeg redenen om de twintigste verjaardag van de samenwerking met luister te vieren...

En pleine croissance

L'Ecole de la Guerre des Mines déborde d'activité. L'année passée, 1.011 élèves suivirent les cours donnés par l'Ecole. En outre, elle acquiert une célèbre réputation à l'étranger, aussi bien dans le domaine consultatif que dans le domaine formatif. Il en va finalement d'un exemple exceptionnel de coopération binationale. Ceci constitue assez de raisons pour célébrer le 20^e anniversaire de la coopération.

OPPERMEESTER LUCIEN BAES OP RUST

Inderdaad, het klinkt onwaarschijnlijk dat Lucien Baes nu reeds op rust gaat, maar u weet wel ... tijd vliegt! Dienstplichtige in 1949, nam hij in 1951 dienst bij het toenmalig Zeekorps, en was onderrichter militaire vorming tot 1959. In 1959-60 was hij leerling en werd laureaat aan het Koninklijk Militair instituut voor Lichamelijke Opvoeding te Eupen. Einde 1960 tot 1985 was hij hoofd van de Sportsektie bij het Commando Logistiek Zeemacht, en behaalde met zijn korps enkele opvallende Inter-Korpsenlegertitels.

Was van 1975 tot 1985 ook Hoofdwapenmeester. Hij gaf algehele voldoening in het vervullen van beide opdrachten en droeg de waardering van gans de Groepering, dit uitte zich bij zijn afscheid door de vele sympathiebetuigingen en geschenken hem aangeboden door al het personeel waaronder een prachtige koersfiets.

Werd tweemaal onderscheiden met het Carnegie Hero Fund en werd in 1968 door de Koning en de Koningin ontvangen en verermerkt met het Burgelijk Ereteken 1^e klasse voor moed en zelfopoffering, dit voor één levensgevaarlijke redding van vier schotse kinderen uit Aberdeen, die door één sterke stroming waren verrast in een onbewaakte zone. Na het beëindigen van een succesrijke sportloopbaan als all-roundatleet (atletiek, judo, roeien, worstelen, zwemmen, zeevijfkamp, tienkamp) waar hij enkele nationale titels en internationale selecties haalde werd hij konditietrainer van topatleten en de gevechtswimmers van het 3de Para alsook lesgever zelfverdediging bij de Marine-politie, maar hij bracht vooral zijn ervaring over aan de jeugd en haalde vooral veel succes met zijn kosteloze zweminstities voor de kinderen en minder-validen. Het werd voor zijn jarenlange inzet beloond in 1977 met de Ereschaal voor Sporttoewijding. Als ondervoorzitter van de Oostendse Sportraad, is hij nog steeds nauw betrokken bij vele organisaties voor de jeugd. De Zeemacht zal Oppormeester Baes missen, maar ook voor het Onderofficierenkorps - die hij zo voortreffelijk vertegenwoordigde - laat hij een grote leemte na.

Well done Lucien!



KREDIETBANK

ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.



AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm. Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 9 F frais de port.

WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal. Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

JAARACTIVITEITEN ROZM-ORFN 1985

02 FEB 85 te NAVCOMZEB: Voor alle Officieren INTERMACHTEN

Seminarie:

«De Rol van de Koopvaardijvloot bij Rapid-Reinforcement of Europe»

30/31 MAR 85 te NAVCOMOST: Schietcompetitie ROZM voor

alle officieren INTERMACHTEN.

Belangrijke delegaties van buitenland worden verwacht.

04/05 MEI 85 te COMINAV: Instructiedagen Zeemacht voor alle officieren INTERMACHTEN.

(in voorbereiding Militaire Competities)

Les in: Graden - NCS - MCM - Opdrachten ZM - Recognition - Bewapening - NBCD - Kaartlezen - Vlootsamenstelling - Organigram ZM en NATO - enz.

01/02 JUN 85 te Stockem/Arlon: Deelname aan de Nationale Militaire Competitie en Nationale Schietcompetitie.

08 JUN te Antwerpen: Nationaal Congres VROZM.

20 JUL 85: INFO-DAG TE NAVCOMZEB voor alle officieren INTERMACHTEN.

21 JUL 85: Deelname aan het Militair Defile te Brussel.

14/15 SEP 85: Oefening «SEA-DEVIL 85» voor alle officieren INTERMACHTEN.

Oefening in het kader van MVG met m.v. Marine-Infanterie (R) en COMINAV.

ACTIVITES ORFN - ROZM 1985

02 FEB 85 à NAVCOMZEB: Pour tous les officiers INTERFORCES.

Séminaire:

«Le Rôle de la Marine Marchande pendant le Rapid Reinforcement of Europe»

30/31 MAR 85 à NAVCOMOST: Pour tous les officiers INTERFORCES.

Compétition de TIR ORFN.

Une importante délégation de l'étranger sera accueillie.

04/05 MAI à COMINAV: Journées d'instruction Force Navale

Pour tous officiers INTERFORCES.

(en préparation des Compétitions Nationales Mil.)

Cours en: Grades - NCS - MCM - Missions F.N. - Recognition - Armement - Composition de la Flotte - Lecture de cartes - Organigramme FN et OTAN - NBCD - etc.

01/02 JUN à Stockem/Arlon: Participation à la Compétition Militaire et à la Compétition Nationale de TIR.

08 JUN à Antwerpen: Congrès National ORFN.

20 JUL à NAVCOMZEB: JOURNEE INFO pour tous les officiers INTERFORCES, pendant les Journées de Flotte à Zeebrugge.

21 JUL 85 à BRUXELLES: Participation au Défilé Militaire.

14/15 SEP 85 à COMINAV (Ste. Croix): Exercise «Sea-devil 85»

Pour tous les officiers INTERFORCES.

Exercice dans le cadre du DMT avec la participation de l'Infanterie de Marine (R) et COMINAV.

N3 - VROZM

C.P.C. - KVK QUINTELIER Y., 23 Roosbroeckslag, 9110 Gent - S.A.

N3 - AORNP

Voor alle inlichtingen en inschrijvingen wendt U tot bovstaand adres: N3-VROZM.

Al deze activiteiten zijn gedekt door een marsbevel.

Quintelier Yvan J.M.

KVK(R) N3

Pour tous renseignements supplémentaires et inscriptions, veuillez vous adresser à l'adresse mentionnée ci-dessus: N3 - AORFN.

Toutes ces activités sont couvertes d'un ordre de marche. Quintelier Yvan J.M.

CPC (R)

N3

NATIONALE UNIE OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT GEWEST OOSTENDE BELGIAN NAVAL ASSOCIATION OSTEND BRANCH LID VAN DE INTERNATIONALE MARITIEME CONFEDERATIE

Korte tijd geleden is in de schoot van de Nationale Unie Oudgedienden van de Zeemacht, een afdeling opgericht te Oostende.

In haast alle steden van België bestonden er reeds afdelingen, die van Antwerpen al 15 jaar!, maar in de bakermat van onze Zeemacht, namelijk Oostende was tot voor kort geen afdeling.

Enkele fanatiekers hebben de hoofden bij mekaar gestoken en zijn van start gegaan.

Het doel van de vereniging is alle oudgedienden, «all ranks» samen te brengen in een hechte vriendenkring. Sympathisanten zijn eveneens welkom. Wel en wee gedeeld en hetzelfde uniform gedragen te hebben schept toch bindingen.

Maar de vereniging staat ook open voor ex-miliciens en zelfs diegenen die noch in dienst zijn bij onze Zeemacht. Sympathisanten zijn eveneens welkom.

Voor een jaarlijks lidgeld van slechts 250,- kan U er ook bij horen! Intresse? Neem eens vrijblijvend contact met

een van onderstaande scheepsmakkers die het tot stand komen van de Oostendse afdeling tot een feit maakten:

Voorzitter: Jos Van der Veken, Kapellestraat 19, 8400 Oostende. Tel. 059/70.31.14.

Ondervoorzitter: Maurice Van Exem, Koninginnelaan 79, 8400 Oostende

Secretaris: Vanhassel Chris, Poststraat 17-1R, 8400 Oostende

Secretariaat: Devulder Nicole idem

Penningmeester: Vergracht Redgy, Nederheirweg 31, 8240 Gistel. Tel. 059/80.19.55

Boekhouding: Hermans Ines idem

Er zijn tal van toffe activiteiten gepland voor het 1e trimester o.a.: Piratenavond, Rijsttafel, Busreis naar Portsmouth, Scheepsbezoek en welcome party's voor Belgische en buitenlandse Marineschepen enz., dus voor elk wat wils. Hartelijk welkom! TOT ZIENS????!!!!



HEBT U EVEN TIJD?

— Weet U dat in verschillende steden, ook te Oostende, een «Koninklijke Maatschappij der Ex Onderofficieren van het Belgisch leger» bestaat?

— dat deze Kon. Maatschappij in 1887 werd gesticht en bijgevolg binnen 2 jaar haar 100 jaar bestaan op waardige wijze wenst te vieren?

— dat alle gewezen onderofficieren van de drie strijdmachten (land, zee, en lucht) zich als effectief lid kunnen aansluiten.

— dat ook de gewezen dienstplichtigen daarbij horen (die de graad van Onderofficieren verwierven)

— dat ook zij die momenteel nog in dienst zijn reeds kunnen toetreden, als sympathiserend lid in afwachting dat ze later effectief lid worden.

— dat de echtgenoten de leden eveneens welkom zijn en zich gebeurlijk als sympathiserend lid kunnen laten inschrijven.

— dat de leden op de 3de zondag van iedere maand om 3 uur s' namiddags gezellig samenstromen in het lokaal «De Brieke» Peter Benoitstraat 5, Oostende.

— dat de sfeer er altijd uiterst gemoedelijk en ontspannen is, en het nuttige steeds aan het aangename wordt gepaard.

— dat er ook regelmatig dag en halve-dag uitstappen worden georganiseerd naar interessante bezienswaardigheden... en nog zoveel meer!

— dat U voor alle verdere inlichtingen zich kunt wenden tot de Voorzitter Octaaf Defoor, heilig-Hartlaan 2, Oostende en dit schriftelijk of per telefoon (liefst tussen 19 en 20 uur) op nummer 70.58.13.

— U bent allen hartelijk welkom en wij hopen op een massale toetreding tot deze mooie, dynamische en eerbiedwaardige vereniging van oud gedienden.



Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 25,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 120,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 25,- Fr.

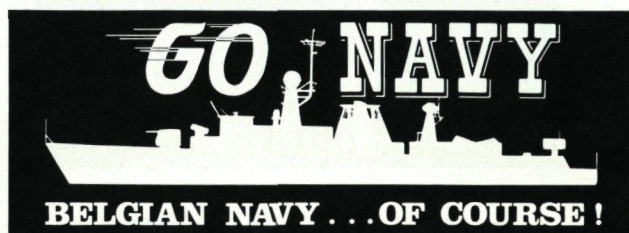
Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.

EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!



ZELFKLEVER

AUTO-COLLANT

25 F
Portkosten 9 F

25 F
Frais de port 9 F

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, exclusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij neptunus voor slechts 350 fr. + 25 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 350 F + frais d'expédition 25 F.

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



De Beukelaer



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

31e jaargang - neptunus 1984 - 31e année

6/85

nr 208 - no 208

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent